

CAI
T
-2003
C15



3 1761 116357849

CANADA MARINE ACT | review

Canada



Publications related to the *Canada Marine Act*:

TP13937 – Review of the *Canada Marine Act* - Guidance Document (May 2002)

Please direct your comments, orders and inquiries to:

Transport Canada
Marine Policy (ACF)
Place de Ville
Tower C, 25th Floor, Area B
330 Sparks Street
Ottawa ON K1A 0N5

Telephone: (613) 991-3536
Fax: (613) 998-1845
E-mail: cmareview@tc.gc.ca

This document is available online at www.tc.gc.ca

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, (Transport Canada) 2003

ISBN 0-662-67359-X

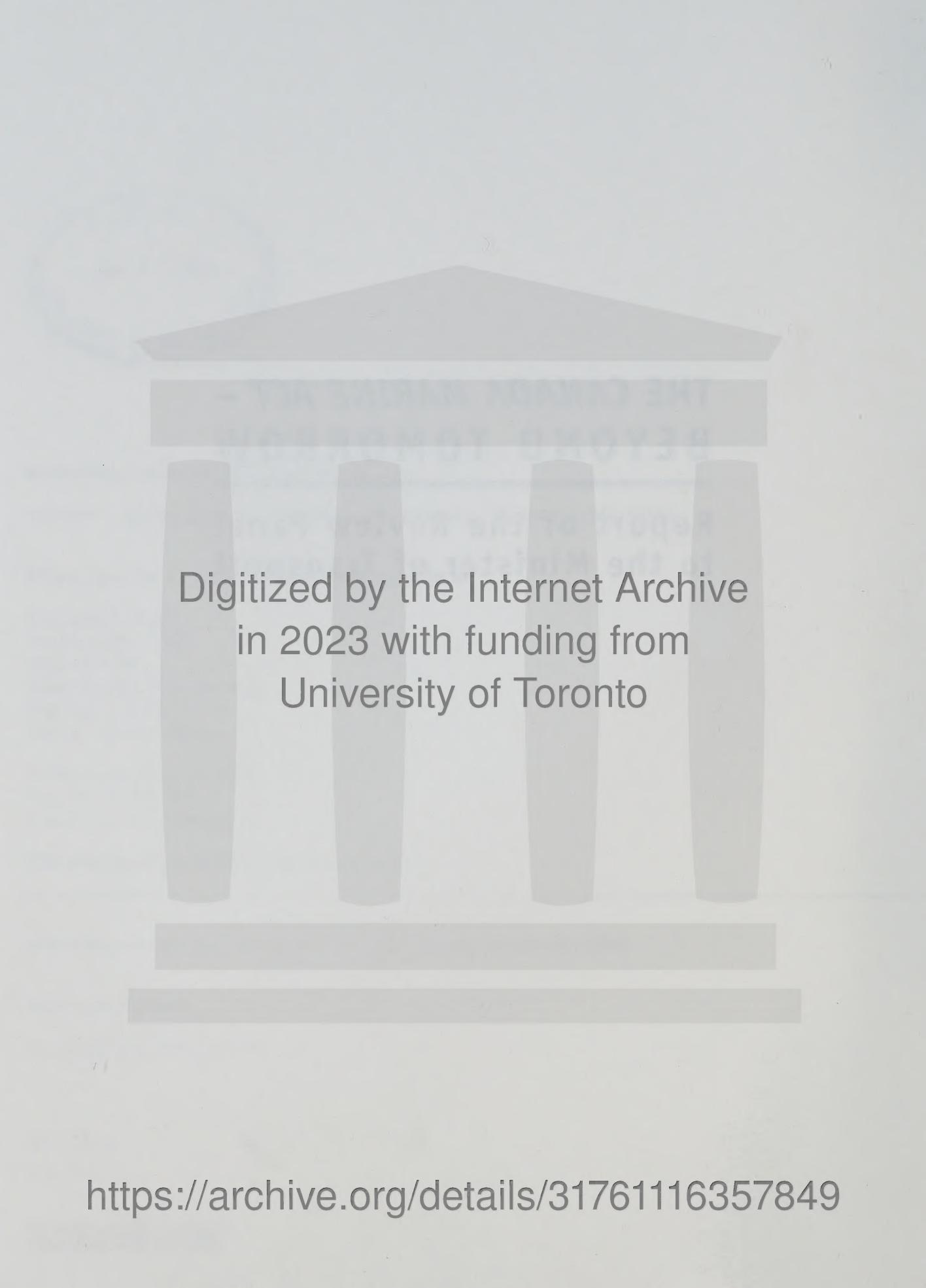
Catalogue No. T22-120/2003

TP14107B
(06/2003)



THE CANADA MARINE ACT – BEYOND TOMORROW

**Report of the Review Panel
to the Minister of Transport**



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

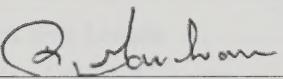
<https://archive.org/details/31761116357849>

TO THE HONOURABLE MINISTER OF TRANSPORT

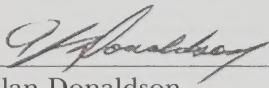
Dear Minister:

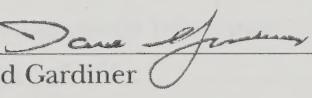
In accordance with your request of May 26, 2002, that the *Canada Marine Act Review Panel* undertake consultations with marine stakeholders pursuant to the review specified in section 144 of the *Canada Marine Act* (CMA) and your Terms of Reference for the review, the CMA Review Panel is pleased to present to you its Final Report – *Canada Marine Act: Beyond Tomorrow*.

Respectfully submitted,


Richard Gaudreau

Chair


Allan Donaldson


David Gardiner

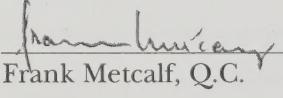

Frank Metcalf, Q.C.

Table of Contents

<u>introduction</u>	7
<u>chapter 1</u> THE REVIEW PROCESS AND THE PANEL'S MANDATE	11
<u>chapter 2</u> THE CANADA MARINE ACT – ITS GENESIS AND THE PANEL PERSPECTIVE	15
<u>chapter 3</u> CONTEXT OF THE REVIEW AND THE ISSUES	19
<u>chapter 4</u> GENERAL RECOMMENDATIONS	23
<u>chapter 5</u> RECOMMENDATIONS CONCERNING THE CANADA PORT AUTHORITIES	25
Investment in CPAs by the Government of Canada	26
Access to Government Program Funding	26
CPAs' Borrowing Limits	26
Financing Alternatives	27
Gross Revenue Charge	28
Payments in Lieu of Taxes	28
Fees and Leases	29
Federal Real Property	30
Purchase, Disposal and Exchange	30
Proceeds of Sales	31
Environment	32
Liability	32
Environmental Information	32
Merger of CPAs	33
Governance	34
<u>chapter 6</u> RECOMMENDATIONS CONCERNING THE ST. LAWRENCE SEAWAY	35
Location of Head Office	36
Enforcement	36
Notice of Meetings	37

contents

<u>chapter 7</u>	RECOMMENDATIONS CONCERNING PUBLIC PORTS	39
<u>chapter 8</u>	RECOMMENDATIONS CONCERNING PILOTAGE	43
	Arbitration	43
	Composition of Pilotage Authority Boards of Directors	44
<u>chapter 9</u>	RECOMMENDATIONS CONCERNING FERRIES	45
<u>chapter 10</u>	OBSERVATIONS	47
	National Transportation Policy	47
	The St. Lawrence Seaway	48
	The Environment	50
	Marine Services Fees	51
	Public Awareness of Marine Transportation	51
	Intergovernmental Cooperation	52
	Security	52
	Pilotage	53
<u>appendix A</u>	SUBMISSIONS AND STAKEHOLDER CONSULTATIONS	55
<u>appendix B</u>	LIST OF RECOMMENDATIONS	57
<u>appendix C</u>	LIST OF OBSERVATIONS	65

Introduction

We are a trading nation. One in three Canadian jobs depends upon our export performance. The current economic recovery is export-driven, and a safe, affordable, integrated national transportation system is essential to Canada's competitiveness at home and abroad. A vital component of this system is marine transportation. The marine sector contributes \$2 billion a year to the gross domestic product and moves 224 million tonnes of international trade. *Canada needs a clearly defined marine strategy which will serve as one of the key elements of the economy and support the growth and development of our international trade. (emphasis added)*

These thoughts might have been penned as an introduction to this report, but in fact, that message – just as valid today and probably more urgent than ever – forms the basis of the introduction to a 1995 report to Parliament by the House of Commons

Standing Committee on Transport, which metamorphosed into the National Marine Policy of December 1995. Several years later the *Canada Marine Act* (CMA) was passed to support and breathe life into the National Marine Policy.

introduction

Most stakeholders acknowledge that the CMA has contributed to the improvement of marine transportation. The 19 new Canada Port Authorities created by the CMA have enjoyed increased autonomy and efficiency in many areas of their management and operation. Commercialization of the management and operations of the St. Lawrence Seaway and divesture of ferry services reflect similar successes. Stakeholders are nonetheless concerned that the marine transportation sector lacks the legislative provisions and governmental encouragement to generate the optimum conditions for increasing and maximizing the system's benefits to our country.

Pursuant to the requirements of the CMA, the Minister of Transport, the Honourable David M. Collenette, commenced a review of the operation and provisions of the CMA with the appointment of a Review Panel in May 2002. Marine industry stakeholders presented the Panel with thousands of pages of detailed and substantive submissions and recommendations for improvements to the CMA and implementation of the National Marine Policy. The presentations reflect a

consensus that the CMA needs to be improved to achieve its goals, which include implementing

...a National Marine Policy that provides Canada with the marine infrastructure that it needs and that offers effective support for the achievement of local, regional and national social and economic objectives and will promote and safeguard Canada's competitiveness and trade objectives. (section 4 (a))

The Panel would like to thank everyone who participated in the CMA Review for their time and effort providing such substantive and detailed submissions and presentations.

Some presentations stated, and the Panel believes, that Canada is losing hard-won international traffic to competing U.S. ports and is at risk of continuing to do so. Others suggested that rising Canadian transportation costs are beginning to erode our competitiveness. Still others cited the lack of suitable infrastructure as a real, imminent threat to the future

of communities and regions with substantial reliance on marine transportation. While many submissions spoke about a particular community, industry or region, the inescapable fact is that marine transportation is a vital, integral part of the macro economy, with significant effects on the standard of living of all Canadians.

The CMA embodies the leadership role properly assumed by the Government of Canada in its pursuit and implementation of the National Marine Policy. Accordingly, submissions to the Panel, almost without exception, reflected a high degree of expectation that the Government would engage in proactive leadership, recognizing and resolving the serious, urgent issues facing all sectors of the marine mode of transportation. The Panel endorses stakeholders' expectation as it approaches the difficult task of formulating its recommendations.

Globalization and sweeping changes in the economics of marine transportation are occurring on the world stage and especially here in North America. The Panel believes that important aspects of the objectives of the National Marine Policy, and hence the CMA, urgently require re-examination and revision. The Panel respectfully submits that its recommendations and observations, which reflect the majority of presentations and submissions, will significantly enhance the marine mode by providing a positive impetus toward achieving the goals set by the CMA.

Chapter 1

The Review Process and the Panel's Mandate

The Process

On May 26, 2002, the Minister of Transport announced the appointment of a four-member Panel of industry experts to undertake consultations with stakeholders and to make recommendations based on these consultations as part of the five-year review of the CMA (the Review). The Panel was intended to provide regional representation and consisted of Mr. Richard Gaudreau (Quebec) – Chair; Mr. Allan Donaldson (Ontario); Mr. David Gardiner (British Columbia); and Mr. Frank Metcalf, Q.C. (Nova Scotia).

Simultaneously with this announcement, a Guidance Document was made available for distribution to interested parties. The document defined the objectives of the Review for the Panel and for stakeholders. It contained background information on

how the CMA was developed, an overview of the marine transportation industry, and a summary of the main issues with respect to the CMA that had been raised to date.

A Review Secretariat was established in Transport Canada's Marine Policy Directorate to support the Panel throughout the review process and to assist the Panel members in carrying out their mandate.

During the summer of 2002, the Panel wrote to marine transportation stakeholders, provincial governments, and federal departments and agencies to solicit their participation in the Review. A series of public consultations was scheduled for the fall of 2002, and notice was provided on the CMA Review web site as well as in newspapers across the country. The Panel travelled to 11 cities in seven provinces in the course of these cross-Canada consultations: St. John's,

Halifax, Saint John, Quebec City, Montreal, Ottawa, Toronto, Thunder Bay, Winnipeg, Vancouver and Prince Rupert.

The Panel received more than 140 written briefs and heard more than 75 presentations from individuals, industry groups, labour organizations, transport companies, provincial, territorial, and municipal governments, and federal departments and agencies.

A list of submissions appeared on the CMA Review web site, and copies were made available on request (unless the authors requested confidentiality).

A complete list of organizations and individuals that submitted briefs and/or participated in the Panel's consultations can be found in Appendix A.

The Panel received more than 140 written briefs and heard more than 75 presentations from individuals, industry groups, labour organizations, transport companies, provincial, territorial, and municipal governments, and federal departments and agencies.

and allowed participants to register for public consultations and address questions to the CMA Review Secretariat.

The Mandate

The Review was constituted under section 144 of the CMA:

A review of the provisions and operation of this Act shall be completed by the Minister during the fifth year after this Act is assented to. The Minister shall cause a report of the results of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report is completed.
(emphasis added)

The CMA Review web site, launched concurrently with the announcement of the Panel's appointment, proved a valuable communication tool. The site was maintained and updated by the CMA Review Secretariat. Dates and locations of public consultations were available there, together with a list of presenters appearing at the various locations and the written briefs received. The site facilitated electronic submission of briefs

The context of the Panel's mandate is set out in the Guidance Document: the Review is not intended to change the overall principles or objectives of the Government of Canada outlined in the National Marine Policy and the CMA. The Guidance Document directs the Panel to address the implementation issues that have arisen in the four years since passage of the CMA and to make:

(i) Recommendations on amendments to the *Canada Marine Act* that accord with the basic principles of the legislation and represent in essence a fine-tuning of the Act to address implementation issues; and

(ii) Observations on other issues identified in submissions from stakeholders that call for changes which extend beyond the scope of the implementation issues addressed in the Panel's Report.

In carrying out its mandate, the Panel understood that it was expected to bear in mind the overall principles set out in the December 1995 National Marine Policy and in section 4 of the CMA. The full text of the latter provision appears below:

National Marine Policy

4. It is hereby declared that the objective of this Act is to:

(a) implement a National Marine Policy that provides Canada with the marine infrastructure that it needs and that offers effective support for the achievement of local, regional and national social and economic objectives and will promote and safeguard Canada's competitiveness and trade objectives;

(b) base the marine infrastructure and services on international practices and approaches that are consistent with those of Canada's major trading partners in order to foster harmonization of standards among jurisdictions;

(c) ensure that marine transportation services are organized to satisfy the needs of users and are available at a reasonable cost to the users;

(d) provide for a high level of safety and environmental protection;

(e) provide a high degree of autonomy for local or regional management of components of the system of services and facilities and be responsive to local needs and priorities;

(f) manage the marine infrastructure and services in a commercial manner that encourages, and takes into account, input from users and the community in which a port or harbour is located;

(g) provide for the disposition, by transfer or otherwise, of certain ports and port facilities; and

(h) coordinate with other marine activities and surface and air transportation systems.

The Panel is of the opinion that section 4(a) of the CMA expresses a principle of fundamental and paramount importance. It is also the Panel's view that development and execution of any government policy affecting marine transportation must reflect not only this principle but also the other elements articulated in section 4, regardless of whether such policy has or will be implemented under the CMA or other legislation. Stakeholders believe, and the Panel respectfully submits, that one objective of the 1995 National Marine Policy:

– shift the financial burden for marine transportation from the Canadian taxpayer to the user –

is incompatible with the ultimate goals of the CMA.

Given other countries' approach to their marine transportation infrastructure, particularly that of the United States, stakeholders submit and the Panel agrees that the Government of Canada needs to foster and increase development and maintenance of infrastructure to achieve the objectives of the CMA and meet the needs of users.

The Panel, like stakeholders, found it difficult to draw a line between implementation issues and matters extending beyond implementation of the CMA or for that matter between 'recommendations' and 'observations'. Matters that, in the Panel's view, do not extend clearly beyond implementation issues are the subject of recommendations in this report. Other issues are the subject of observations. The Panel believes, however, that the recommendations and observations are equally important and inextricably intertwined.

The report makes two general recommendations and a number of specific recommendations concerning implementation issues related to Canada Port Authorities, the St. Lawrence Seaway, public ports, pilotage and ferries. The last chapter contains observations considered by the Panel and by a vast majority of stakeholders across Canada as fundamental to the guiding principles of the CMA.



Chapter 2

The *Canada Marine Act* – Its Genesis and the Panel Perspective

In 1994, recognizing that large segments of Canada's transportation system were operating at less than optimum efficiency, and seeking to reduce governmental involvement in the management and financial support of the system, the Minister of Transport of the day set out a comprehensive strategy to modernize all aspects of Canadian transportation and prepare it for the 21st century. To achieve its objectives, the Government of Canada initiated several studies concerning all modes of transportation. At the request of the Minister of Transport, the House of Commons Standing Committee on Transport undertook a comprehensive study of the national marine sector in early 1995. The Committee travelled across the country and heard from interested parties, including provincial governments, municipalities, organized labour, shippers, and other marine industry stakeholders.

The introduction to the SCOT Report, entitled *A National Marine Strategy*, included the opening statement quoted earlier in this report and also stated:

The goal of this review is to develop an efficient, reliable, competitive marine transportation system at a cost that will ensure that we remain competitive in world markets while at the same time recognizing that safety and the protection of the environment are of paramount importance. (emphasis added)

The SCOT Report contained 33 recommendations, many of which were subsequently addressed by the government.

After receiving the SCOT Report in May 1995, Transport Canada officials held formal meetings with stakeholders across the country and consulted widely on

marine policy issues. In December 1995, the government published the National Marine Policy and announced its intention to enact legislation containing comprehensive changes to the ports, St. Lawrence Seaway, ferries and pilotage components of the marine industry. Its stated objectives were as follows:

- Ensure affordable, effective and safe marine transportation services;
- Encourage fair competition based on transportation rules applied consistently across the marine transport system;
- Shift the financial burden for marine transportation from the Canadian taxpayer to the user;
- Reduce infrastructure and service levels where appropriate, based on user needs; and
- Continue the Government of Canada's commitment to safe transportation, a clean environment, and service to designated remote communities. The government will also maintain its commitment to meeting all constitutional obligations.

Reflected throughout the National Marine Policy is the principle of commercialization. In some cases, commercialization means creating new management structures to make operations more efficient. In other cases, it means reducing costs to the taxpayer by accounting for the real costs of a service, making sure costs are clear and transparent to users, and designing more efficient charging systems. It also means letting users decide what services they will receive and pay for. It may mean letting the private sector deliver certain services. Commercialization, in all cases, means eliminating unnecessary regulation and outdated legislation.

(page 3)

Including the concept of governmental cost recovery in keeping with industry needs, the National Marine Policy set out an ambitious agenda. It called for the establishment of a National Ports System to include what then appeared to be financially self-sufficient ports deemed vital to domestic and international trade. These national ports were to be managed by Canada Port Authorities. Ports falling into a second category – Regional/Local Ports – were to be transferred to provincial governments, municipal authorities, community organizations, private interests and other groups over a six-year period. Remote ports were to

remain under Transport Canada unless local groups expressed an interest in acquiring them. The Government of Canada would pursue commercialization of the operations of the St. Lawrence Seaway and modernization of pilotage services. Ferry services would also be commercialized, but constitutionally mandated services would continue to receive federal support.

To accomplish these goals a new, comprehensive law governing the marine sector was required. In addition, the concept of governmental cost recovery for all modes of transportation would be introduced through enactment of the *Canada Transportation Act* (CTA), while the *Oceans Act* would enshrine cost recovery for marine services fees. The CTA was passed in May 1996, the *Oceans Act* in December 1996, and finally the CMA in June 1998.

In the spring of 2000, a review of the CTA was initiated, resulting in a report entitled *Vision and Balance*, dated June 2001. That report addressed broad issues concerning all modes of transportation and some

Both section 5 of the CTA and section 4 of the CMA set goals to ensure that Canada's marine transportation mode supports local, regional and national socio-economic objectives and continues to contribute to Canada's competitiveness and trade.

aspects of the marine transportation sector. *Vision and Balance* is an important document whose recommendations have led to proposed amendments to the CTA. *Straight Ahead – A Vision for Transportation in Canada*, released by the Minister of Transport in February 2003, provides a framework for the Government of Canada to address key challenges facing the Canadian

transportation system over the medium to long term. The Panel respectfully suggests the framework and subsequent amendments to the CTA and CMA will be incomplete without recognizing and taking into account the advantages and benefits of marine transportation and its contribution to the Canadian economy.

Both section 5 of the CTA and section 4 of the CMA set goals to ensure that Canada's marine transportation mode supports local, regional and national socio-economic objectives and continues to contribute to Canada's competitiveness and trade. Stakeholders and the Panel believe that governmental cost recovery and financial self-sufficiency requirements will impair the achievement of the stated principles and objectives of section 5 of

the CTA and of section 4(a) of the CMA. It is with these concerns in mind that the Panel deliberated on and arrived at its recommendations and observations, hoping to bring clarity and consistency to the CMA in furtherance of the goals of the National Marine Policy and

ultimately to "successfully meet the economic, social and environmental needs of the next decade and beyond, and...improve the quality of life of Canadians". (*Transport Canada press release No. H 013/03, February 25, 2003*)

Chapter 3

Context of the Review and the Issues

Marine transportation is an integral component of domestic and international trade. Domestic marine transportation competes with other Canadian modes of transportation, while Canadian marine transportation routes and infrastructure, including the St. Lawrence Seaway and Canadian ports, compete fiercely with U.S. marine routes and port

facilities. International marine transportation is the vital link by which Canada competes in international markets. The system for moving cargo is an essential element in the competitiveness of our country. Ports and marine activities have a major impact on local, regional and national socio-economic objectives.

Canada's economic viability depends increasingly on international trade. The

The system for moving cargo is an essential element in the competitiveness of our country. Ports and marine activities have a major impact on local, regional and national socio-economic objectives.

Government of Canada invests millions of dollars to encourage international trade through organizations such as the Business Development Bank of Canada, Export Development Canada, the Canada Commercial Corporation, Export Assistance Programs, Team Canada, and the Innovation Strategy. In 2001, Canada's non-U.S. international trade

represented \$51 billion in exports and \$125 billion in imports. Although the marine mode has a low profile outside shipping circles, it is the dominant mode of transport to and from non-U.S. countries, accounting for nearly 70% of exports and 40% of imports by value and dramatically higher percentages of import and export tonnage. Accordingly, the marine mode is an essential ingredient of Canada's international trade (*see Table 1*).

Table 1
Trade Between Canada and Non-U.S. Countries, by Mode and Sector, 1997-2001

Year	Share (%)					
	Billions of dollars	Road	Rail	Marine	Air	Other
Exports¹						
1997	54.2	9.1	1.7	72.8	16.4	0.0
1998	48.5	7.8	1.3	71.3	19.6	0.0
1999	46.8	6.6	1.7	70.9	20.8	0.0
2000	53.6	6.3	1.3	69.6	22.8	0.0
2001	51.0	6.1	1.7	67.9	24.4	0.0
Imports						
1997	88.5	31.3	4.5	40.1	22.0	2.1
1998	95.0	35.9	3.6	37.5	21.8	1.1
1999	104.7	34.7	3.3	38.2	23.3	0.5
2000	127.2	30.9	3.5	41.3	23.8	0.6
2001	124.6	32.2	3.9	40.3	22.0	1.6
Year	Share (%)					
	Million tonnes ²	Road	Rail	Marine	Air	Other
Exports						
1997	189.9	1.0	0.2	98.4	0.4	0.0
1998	183.6	0.9	0.2	98.6	0.3	0.0
1999	182.3	1.7	0.3	97.7	0.3	0.0
2000	168.3	2.6	0.7	96.3	0.4	0.0
2001	184.4	2.4	0.3	96.2	1.2	0.0
Imports						
1997	83.4	7.4	1.0	79.7	1.4	10.4
1998	81.2	12.1	1.4	76.5	2.1	8.0
1999	78.0	11.6	1.5	80.7	1.9	4.3
2000	85.3	9.3	1.2	84.8	2.2	2.4
2001	85.2	10.3	1.3	78.8	2.0	7.5

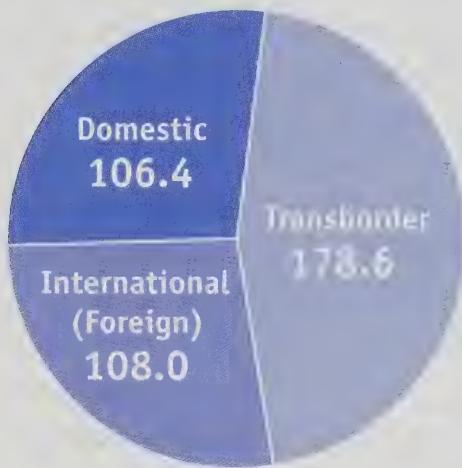
¹ Total exports, including domestic exports and re-exports. Preliminary data for 2001.

² Tonnes estimated based on weight conversion factors developed by Statistics Canada.

Source: Statistics Canada, Cat. 65-202 and 65-203: special tabulations: Transport Canada, adapted from Statistics Canada.

The economic impact of marine activities is further demonstrated by the quantities of goods carried in the domestic, transborder and international trade (*Figure 1*).

Figure 1
Canada's Marine Cargo
Handled By Sector 2001
millions of tonnes



Source: Statistics Canada and Transport Canada

The following facts and issues were raised repeatedly by the vast majority of stakeholders, and the Panel considers them fundamental when addressing and drafting recommendations and observations aimed at ensuring that the CMA meets the Government of Canada's objectives for marine transportation:

- The CMA does not recognize expressly that the marine transportation mode is a significant

economic generator in the Canadian economy. Other countries see marine transportation infrastructure as intrinsic economic generators and facilitators of trade, while Canada appears to view the marine transportation industry as a source of revenue. For example, all levels of government in the U.S. consider marine transportation a requirement for industrial support. They have endorsed this principle through direct and indirect financial assistance and supportive legislation. Canadian and U.S. ports compete for market share of North American import and export cargoes. The U.S. treatment of its ports as economic generators creates an increasingly uneven playing field for competing Canadian ports.

- The global marine marketplace continues to be concentrated in the hands of fewer multinational entities that dictate service, port and hinterland infrastructure requirements. Globalization affects all sectors of the Canadian economy, including consumers, marine transportation service providers and users of marine transport. This trend will be further influenced by rapid changes in world markets and the international shipping industry.

chapter 3 | CONTEXT OF THE REVIEW AND THE ISSUES

- The increasingly rapid growth in world trade and international marine traffic continues to evolve, with the development of highly efficient intermodal networks throughout the North American continent. Halifax, Montreal and Vancouver all benefit from the availability of dedicated unit trains carrying containers directly from their docks to the Chicago hub within time frames that are highly competitive with U.S. ports. Shippers and shipping lines now select ports of call based on cost and service factors. As ships become larger, marine infrastructure and the industry must adapt in a timely manner.
- Despite the growth and public profile of containerized traffic, the shipment and handling of bulk goods continues to dominate the marine transportation industry in Canada. The movement of bulk commodities such as petroleum products, grain, iron ore, sulphur, potash, coal, lumber and mineral concentrates has a substantial economic impact on most Canada Port Authorities and public ports and represents a significant proportion of Canada's national economy.
- Devaluation of the Canadian dollar relative to the U.S. dollar has improved the international competitiveness of Canadian products and marine transport infrastructure providers over the past decade. No industry can succeed in the long term if it relies for success on factors outside its control. Canada's marine transportation industry must not rely on a weak dollar to support its competitiveness. For example, the Vancouver Port Authority states that a rise in the Canadian dollar to the equivalent of US\$0.70-0.72 would shift the competitive balance in favour of U.S. ports.
- Ratification of the Kyoto Protocol by the Government of Canada requires a significant reduction in the production of greenhouse gases that could be achieved more readily through increased use of marine transportation.

Chapter 4

General Recommendations

Recommendation 4.1

Based on the overwhelming majority of stakeholder submissions, the Panel endorses the addition of a preamble to the *Canada Marine Act* that explicitly sets out the historical and present-day significance of marine transportation to our national heritage, sovereignty and economy.

Explicit recognition of the industry's vital contribution to Canada's economy is essential to fostering further growth and the future success of marine transportation.

It is evident to the Panel that stakeholders are generally pleased with the Government of Canada's initiatives since the unveiling of the National Marine Policy of divesting and commercializing the marine transportation industry. Nevertheless, there are many challenges ahead,

and the process of maintaining and further developing a vibrant marine transportation system is far from complete.

Recommendation 4.2

Because conditions in the industry are changing so rapidly, section 144 of the CMA should be amended to provide for a review of the legislation every five years.

Explicit recognition of the industry's vital contribution to Canada's economy is essential to fostering further growth and the future success of marine transportation. Section 4 of the CMA lists the objectives of the National Marine

chapter 4 | GENERAL RECOMMENDATIONS

Policy, but it does not explicitly recognize the underlying importance of marine transportation to the Canadian economy. Other pieces of modern federal legislation, such as the *Oceans Act*, make ample use of preambles to set out a mission statement on behalf of the Canadian people.

Rapid and continuous change in the marine transportation industry necessitates regular review of the CMA. It is in the best interests of stakeholders and all Canadians to make every effort to review the CMA periodically and amend it as necessary, so that the National Marine Policy continues to be implemented successfully.

Chapter 5

Recommendations Concerning the Canada Port Authorities

The reality of the Canada Port Authorities (CPAs) is great diversity with respect to the origin, destination, types and volumes of cargo they handle and consequently the markets they serve. Each CPA contributes to the national economy and Canada's competitiveness. It is the Panel's view, however, that some CPAs play a direct role internationally while others play a supporting part,

albeit a highly important one, in a more regional context. The financial requirements of each CPA are different, but it seems clear that, where there is direct or indirect competition with U.S. ports, there is a more pressing need for infrastructure improvements and access to capital.

The reality of the Canada Port Authorities (CPAs) is great diversity with respect to the origin, destination, types and volumes of cargo they handle and consequently the markets they serve. Each CPA contributes to the national economy and Canada's competitiveness.

Fundamental to the health of a CPA is access to the capital necessary for renewal and expansion of infrastructure. Section 25 of the CMA prohibits any new investment in CPAs by the Government of Canada except in limited circumstances. Practically speaking, the only source of capital now available is debt, because of the inability to pledge federal

real property. Some CPAs may be able to borrow the capital for needed infrastructure, while others cannot for various reasons, including cash flow issues related to traffic volumes and specific financial obligations imposed on the CPAs by the CMA.

It seems clear to the Panel that the Government of Canada must ultimately take a proactive role in financial issues relating to CPA viability, and it must be prepared to facilitate investment by the private sector or invest directly as required to ensure the achievement of the vibrant, competitive marine transportation infrastructure contemplated by the CMA objectives.

Investment in CPAs by the Government of Canada

Recommendation 5.1

The Government of Canada should make investments in infrastructure for CPAs where the amount of capital needed is beyond the ability of the CPA to finance from its cash stream as currently provided for and where the business case for such investment has been approved by the appropriate government department.

While a CPA can borrow for its capital requirements, those needs may exceed its borrowing capacity, which is tied to an ability to service debt from its cash stream. The Panel is concerned that the inability of CPAs to finance needed infrastructure projects will ultimately frustrate the Government of Canada's objects and intentions as embodied in the CMA.

Access to Government Program Funding

Recommendation 5.2

Section 25 of the CMA should be clarified to ensure that CPAs are allowed to participate in any programs provided by the Government of Canada that are available to other Canadian companies.

Because section 25 of the CMA provides that no payment may be made by the Government of Canada to a CPA except in limited circumstances, CPAs cannot access federal funding programs available to other Canadian businesses. The Association of Canadian Port Authorities (ACPA) believes that access to such programs will facilitate the ability of CPAs to provide needed infrastructure improvements where such costs exceed borrowing capacity. ACPA has also stated that such programs will help redress imbalances in the availability of public funding for port infrastructure between the United States and Canada. These views have wide support from all stakeholders.

CPAs' Borrowing Limits

Recommendation 5.3

Application and approval processes to increase borrowing limits should be simplified and streamlined to ensure that CPAs can undertake projects in a timely manner.

Section 8(2)(1) of the CMA provides for limits to be placed in a CPA's Letters Patent restricting its borrowing capacity. All CPAs have the option of asking the Minister to increase their borrowing limits, and the Governor in Council can approve supplementary Letters Patent to increase a CPA's borrowing limit. To date, a number of CPAs have requested and received increases to their borrowing limits, but this process can be cumbersome and time consuming.

ACPA asserts that borrowing capacities determined by operating cash flow do not permit CPAs to undertake major infrastructure investments. With new terminal facilities potentially costing hundreds of millions of dollars, they claim that the CMA prevents a CPA from borrowing sufficient funds to be a major participant in project development. Debt for capital investment is obtained from private sector lenders, generally based on the CPA's projected stream of future revenues, since it cannot pledge federal real property as security for loans.

ACPA recommends that all the borrowing restrictions be removed from the CMA, and there was wide support among stakeholders (shippers, governments, port labour, etc.) for commercial lending institutions to determine borrowing limits. Nevertheless, borrowing restrictions in the Letters Patent serve the public interest in protecting the financial integrity of CPAs.

The Panel believes that CPAs should continue to use the current system and request increases in their borrowing limits, but the approval process should be streamlined to ensure that CPAs can undertake projects in a timely manner.

Financing Alternatives

Recommendation 5.4

The government should consider financing alternatives for new port infrastructure investments, such as the tax-exempt bonds used widely in the United States. Consideration should also be given to permitting accelerated capital cost allowance write-downs for infrastructure facilities provided by the private sector within a CPA.

In addition to direct funding and other assistance provided at the federal, state and municipal levels, U.S. ports benefit from special tax treatment for securities issued to lenders under certain conditions. Some U.S. ports can issue tax-exempt bonds, the effect of which is to greatly reduce the port's cost of borrowing. The Panel supports the creation of a 'tax-friendly' regime to facilitate CPAs' requirements for capital funding and investment in CPAs by the private sector. It also believes that a proactive Government of Canada could make other incentives and measures available to investors and the CPAs to accomplish this end.

Gross Revenue Charge

Recommendation 5.5

The stipend payable to the federal government should be calculated as a percentage of a CPA's net income.

Section 8(2)(h) of the CMA provides for a charge or stipend on the gross revenues of a CPA; this provides a return to the federal government for the use of its assets. The Letters Patent of each CPA set out the formula for calculating the annual charge on its gross revenues.

ACPA maintains that, in many instances, the gross revenue charge has the effect of draining the capital reserves of CPAs, which are necessary for reinvestment in port infrastructure to support an efficient and competitive port system. In certain instances, the stipend may place CPAs at financial risk, impairing the likelihood of their remaining financially self-sufficient. To maintain their Letters Patent in good standing, the CPAs must pay the stipend. Failure to do so would result in the CPAs' inability to meet any of their obligations.

Inequities are also created between the various CPAs, as some ports are landlord ports while others are operating ports. In the former case, private sector tenants bear the costs of operating terminal facilities, while revenues in operating ports are largely offset

by operating expenses. Consequently, operating ports pay a higher gross revenue charge relative to their available cash flow than landlord ports do. Thus ACPA argues that the gross revenue charge should be abolished; alternatively, the CMA should stipulate that it be used for future development of the national ports system.

Most ACPA member ports, as well as terminal operators, municipal and provincial governments, labour, and other stakeholders, share ACPA's view. Certain stakeholders, such as the Halifax and Montreal Port Authorities, appear to support the payment of an annual fee based on net income, believing it would be more in line with accepted commercial practice and the government's 'commercialization' concept.

While it is appropriate for the CPAs to pay a dividend to the Government of Canada for the use of its assets and to maintain their Letters Patent in good standing, the Panel believes that the dividend should be calculated on the basis of each CPA's net income and should not be seen as a revenue stream to offset the expenses of the marine transportation system.

Payments in Lieu of Taxes

Recommendation 5.6

Where the Government of Canada continues to own land within a CPA, it

should make payments in lieu of taxes on lands it owns.

Under Canada's constitutional law, Crown activities and Crown property are generally not taxable at either the provincial or the municipal level. This exemption from taxes applies to activities engaged in by the Crown directly or through its agents. Although the Government of Canada is exempt from taxation, since 1950 it has voluntarily assumed a responsibility to share equitably in the cost of local government with other property owners. The Government's contributions to the cost of local government in municipalities where it owns property are known as payments in lieu of taxes (PILT).

All CPAs, with the exception of the Montreal Port Authority, expressed general concerns about the requirement for PILT. They were particularly concerned about issues of financial viability (especially of the former Harbour Commission ports, which were not subject to PILT) and competitiveness with U.S. ports. For some CPAs, PILT represents a cost of nearly 25% of their gross revenues, and in certain cases the payments are greater than their net incomes. The CPAs point out that the federal government pays the PILT on waterways and facilities owned by the Crown and managed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC). The CPAs believe the Government of Canada should pay PILT on federal lands managed by

the CPAs, bringing the policy in line with the treatment accorded the SLSMC.

Fees and Leases

Recommendation 5.7

The CMA should be clarified specifically to exclude lease payments from the definition of fees.

Under section 49 of the CMA, CPAs can fix fees for the use of a port, for goods moving within a port, or for any services provided by the CPA at the port. Section 50 of the CMA prohibits CPAs from discriminating among users, or classes of users, or from giving undue preference to any user or subjecting any user to an undue or unreasonable disadvantage. Recently, the Federal Court of Appeal determined that lease payments are not fees within the meaning of the CMA and that sections 49 and 50 of the CMA do not apply to lease payments.

For the sake of clarity and certainty, ACPA would like to see the definition of fees amended explicitly to exclude lease and rental payments. They argue that if section 50 of the CMA covered every lease agreement, licence, etc., it would result in repeated legal challenges and cause administrative chaos for CPAs, extraordinary costs and diminished net income, as every agreement reached might be reopened for negotiation. CPAs view leases as freely negotiated commercial contracts

between two parties for the use of port lands. They feel those agreements should not be subject to administrative review, as they are confidential and market-sensitive transactions.

Terminal operators and shippers, on the other hand, favour the CMA being amended to confirm that lease payments charged to port tenants are subject to the definition of fees as outlined in the CMA. They favour the establishment of a system to resolve disputes arising between port users and CPAs, with recourse to arbitration or review by the Canadian Transportation Agency if required.

The Panel supports the Federal Court of Appeal's interpretation of the CMA and believes it would be inappropriate to legislate the review of such contracts pursuant to economic changes.

Federal Real Property

Purchase, Disposal and Exchange

Recommendation 5.8

All real property determined by the CPAs to be surplus to the port activities described in section 28(2) of the CMA should be transferred at nominal value from Schedule B to Schedule C of the Letters Patent of each CPA.

Recommendation 5.9

Application and approval processes for purchase, disposal and exchange of federal real property should be simplified and streamlined to ensure that CPAs can proceed with such transactions in a timely manner.

Recommendation 5.10

Section 46(1)(b)(i) of the CMA should be amended to allow CPAs to exchange federal real property for non-federal real property of comparable or greater market value.

The approval process for acquisition, disposal and exchange of federal real property managed by CPAs is so complex and time consuming that they are extremely reluctant to consider such transactions. This problem is compounded by the fact that CPAs cannot retain sale proceeds, so there is little or no incentive to consider such sales; instead they often resort to leasing surplus properties, which may not always be the best business solution.

Section 44(6) of the CMA says a CPA may manage, occupy or hold only the real property set out in its Letters Patent. Schedule B of a CPA's Letters Patent lists the lands that are federal real property, while Schedule C lists lands other than

federal real property. In fact, when the Government of Canada created the CPAs, most real property ended up in Schedule B.

To comply with section 44, all transactions concerning federal real property are subject to the issuance of supplementary Letters Patent, which must be approved by the Minister. The requirements and approval process for each land transaction depend on whether it is an acquisition, a sale or an exchange. The complexity of the approval process and provisions of other legislation and regulations prevent CPAs from completing such transactions in a timely manner. Consequently the Government of Canada should amend the CMA to expedite real property transactions.

Proceeds of Sales

Recommendation 5.11

All proceeds received by a CPA from the disposal of any federal real property managed by the CPA should be placed in a trust or segregated fund for future infrastructure investments by that CPA.

Before the CMA came into effect, port administrations retained the proceeds from the sale of port lands under certain conditions. At present, CPAs are not inclined to dispose of surplus property or finalize transactions that have been in process for

years, because of the time and money it would take to complete the transactions and because they cannot retain the proceeds of sale or claim reimbursement of the costs of processing the sale from the Government of Canada.

When government departments sell federal real property that they administer, the proceeds go into the Consolidated Revenue Fund. There is a mechanism for them to seek a return of some or all the proceeds from the Treasury Board, but there is no comparable mechanism for CPAs.

ACPA has requested that section 46 of the CMA be revised to allow a CPA to retain the proceeds from sales of federal real property for the purpose of port development. ACPA feels that giving CPAs the ability to retain the proceeds for reinvestment would enable them to develop their operations and economic infrastructure in accordance with their management responsibility. It would also promote the development of an effective and competitive national ports system, in keeping with the National Marine Policy.

Numerous stakeholders supported the ports being able to retain the proceeds from the sale of federal real property; they stipulated, however, that these funds should be used for infrastructure development and not simply to offset operating costs.

Environment

Liability

Recommendation 5.12

Neither CPAs nor their directors or officers should be liable for environmental conditions that pre-date the creation of CPAs. The Government of Canada should indemnify CPAs and their directors and officers for claims arising from pre-existing environmental issues.

Under section 62 of the CMA, the Government of Canada has adopted the *Port Authorities Operations Regulations*. These regulations prohibit any act or omission in the port that has or is likely to have specified results, including "jeopardize the safety or health of persons in the port", "cause a nuisance", "cause damage to property", and "adversely affect soil, air or water quality", unless otherwise authorized. Other environmental legislation that affects CPAs includes the *Fisheries Act*, the *Oceans Act* and the *Canadian Environmental Protection Act*.

CPA boards of directors have fiduciary and legal responsibilities and obligations similar to those of a private sector corporation under section 22(1) of the CMA. In discharging their duties to the CPA, directors are responsible for ensuring that the proper authorizations and/or prohibitions are

enforced with regard to activities occurring on the land or in the navigable waters of the port.

A number of CPA boards have obtained legal advice and expressed concern that, under the current legislation and enforcement regime, they and the CPA itself may be held liable for the discharge of effluent into a harbour, or for other potential port-related liabilities. CPAs want amendments to the CMA to provide that neither CPAs nor their directors and officers are liable for environmental issues that existed before the CPAs were created. Where the Government of Canada participated or acquiesced in the creation of environmental hazards, it is unreasonable and counterproductive for CPAs and their directors or officers to be exposed to liability for the consequences of such action.

Environmental Information

Recommendation 5.13

The Government of Canada should be responsible for the cost of identifying, monitoring and reporting environmental risks existing at the time it created the CPAs.

Recommendation 5.14

CPAs should be responsible for the cost of maintaining current information on environmental risks arising after creation of the CPAs.

Under the Treasury Board Real Property Environment Policy, Transport Canada has an obligation to ensure that information is maintained on environmental risks associated with properties in its portfolio. A CPA has authority to enter into easements or licences for utilities or services over federal real property managed by the CPA. Currently, there is no requirement for CPAs to maintain information on environmental risks with respect to federal real property that they manage.

Transport Canada proposes that the CMA be amended to require CPAs to maintain information on environmental risks on federal real property.

On the other hand, ACPA claims that CPAs have been unable to provide Transport Canada with an inventory of third-party discharges on Crown lands as a result of the large number of pipes owned by both governmental and private organizations discharging untreated effluent into harbours and a lack of information about their existence. If CPAs and their directors and officers are potentially liable for environmental damage, then they have no motivation to compile such information. If the Government of Canada caused or acquiesced in the creation of environmental risk before establishment of the CPAs, then the Government should bear the expense of compiling and maintaining this information.

CPAs should bear the expense of maintaining information about environmental risks arising after CPAs assumed responsibility for management of real property.

Merger of CPAs

Recommendation 5.15

The CMA should be amended to permit mergers of CPAs where the resulting entity meets the objectives of the National Marine Policy and of section 8(1) of the CMA. Any such process should ensure that all affected stakeholders have input into the final decision to integrate or merge CPAs.

ACPA recommended amending the CMA to permit CPAs to merge in the future should there be a strong and practical business case for such an alliance. The Vancouver Port Authority suggested that the CMA provide for mergers or other forms of integrated operations by CPAs (for example, strategic planning) to enable them to respond better to competition, particularly from U.S. ports.

Notwithstanding the ACPA recommendation, the Fraser River Port Authority and its stakeholders expressed concern about a suggestion to merge the lower B.C. mainland ports, indicating their satisfaction with the current port structure. Furthermore, terminal operators and port users were generally concerned that such mergers might eliminate

competitive choices for shippers and indicated that public consultations should be part of any merger process.

Governance

Recommendation 5.16

The Minister should nominate individuals from the list of nominees recommended by the user nominating committee to sit as CPA board directors. In the event that the committee proposes an insufficient number of nominees, the Minister may nominate any other qualified individuals.

Recommendation 5.17

The CMA should be amended to permit a person who is a director, officer or employee of a user to sit on a CPA board of directors.

The Panel wished to address user concerns about having the best-qualified candidates appointed to the board of directors to represent their interests. The number of directors on a CPA board is set out in its Letters Patent (ranging from seven to eleven). With the exception of Vancouver (nine), the present number of directors on each CPA board is seven.

Section 14(1) of the CMA specifies that the Governor in Council appoints one individual

nominated by the Minister; the municipalities mentioned in the Letters Patent appoint one individual; the province or provinces mentioned in the Letters Patent appoint one or two individuals; and the Governor in Council appoints the remaining individuals nominated by the Minister in consultation with users selected by the Minister or the classes of users mentioned in the Letters Patent. Certain individuals cannot be directors, including elected officials, non-residents, and directors, officers or employees of port users.

ACPA supports the existing criteria for CPA board composition. Ship owner interests and many shippers, however, supported having the majority of appointments made directly by CPA users. Many stakeholders also favoured allowing users to sit on CPA boards, as permitted in the case of the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

The Panel can see no reason why director candidates for CPA boards should not include suitably qualified representatives of users. There are many advantages to having experienced and knowledgeable individuals on a board, especially in the case of smaller ports where the candidate pool may not be large. The CPAs' Letters Patent contain conflict of interest guidelines that should be sufficient to offset concerns in that area.

Chapter 6

Recommendations Concerning the St. Lawrence Seaway

The future of the St. Lawrence Seaway is of concern to stakeholders and the Panel.

Commercialization of the management and operation of the Canadian segment of the Seaway, under the CMA in 1998, has been a resounding success according to the vast majority of presentations the Panel received. A private sector culture has been instilled in the organization's management and workforce, resulting in greater efficiencies. The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) has bettered its five-year business plan for cost efficiencies and manpower reductions. Toll increases have been

Commercialization of the management and operation of the Canadian segment of the Seaway, under the CMA in 1998, has been a resounding success according to the vast majority of presentations the Panel received.

maintained below projected levels. Capital and asset renewal costs have been contained within the five-year business plan limit of \$125 million. The Government of Canada has not been required to provide any funding for operation of the Seaway during the first five years of commercialization.

Governance of the organization has worked well according to system users

and management. Members of the board of directors offer the SLSMC a broad range of business experience, particularly in the marine industry. Other segments of the industry see the governance model as a very successful example.

Location of Head Office

Recommendation 6.1

Section 97(2) of the CMA should be amended to allow the board of directors of the St. Lawrence Seaway Management Corporation to locate the head office of the organization wherever the board deems most appropriate from a business and operational perspective.

It has been suggested that the current requirement for the SLSMC head office to be located at Cornwall, Ontario, restricts the ability of management to operate in the most efficient and cost-effective manner. The Panel agrees, and sees no commercial or practical justification for this.

Enforcement

Recommendation 6.2

Part 4 of the CMA should be re-examined to ensure that it contains more economically viable and efficient provisions for detention, guarantees and release of ships accused of offences under the CMA.

Part 4 of the CMA deals with enforcement of Seaway regulations and provides for traditional maritime remedies such as vessel and cargo seizures through the courts. These

practices can be very expensive for vessel owners, as well as the SLSMC, and may involve lengthy delays for the vessels as claims are processed through the court system. This type of enforcement regime may be appropriate for cases of major breaches of conduct and/or gross negligence involving hard-to-identify owners, but in most cases of minor infractions it appears the system is unnecessarily cumbersome. Most users of the Seaway believe a more cost-effective administrative process could be put in place to enforce procedures more expeditiously.

The SLSMC has established an Internal Review Committee for processing many such violations that occur each year under the regulations. Fines for violations are usually minor, and most violations relate to either excessive speed or excessive draft. Memorandums of Understanding regarding these issues have been signed with the Canadian Shipowners Association and the Shipping Federation of Canada. The procedure has worked well for the past four years but cannot deal with users who are not members of those organizations. Accordingly, the enforcement provisions in Part 4 of the CMA should be re-examined.

Notice of Meetings

Recommendation 6.3

Section 83(2) of the CMA should be amended to read as follows:

The not-for-profit corporation shall, at least thirty days before a meeting, have notice of the meeting published *on the corporation's web site or in a*

major newspaper published or distributed in each city mentioned in the agreement, setting out the time and location of the meeting and specifying that the financial statements relating to the operation of the Seaway are available to the public at its principal place of business. *(amendment emphasized)*

Chapter 7

Recommendations Concerning Public Ports

Recommendation 7.1

The Government of Canada should ensure that the Port Divestiture Fund enables the process of transferring public ports to provincial governments, municipal authorities, community organizations or private interests to continue.

Many public ports serve domestic and international shipping and play an important role on a regional, provincial and even national level.

Recommendation 7.3

A CPA should not take over or amalgamate with a public port without:

- consultation with relevant provincial and municipal governments and users; and
- maintaining the level of productivity, flexibility and operating costs afforded by the public port concerned.

Recommendation 7.2

The Government of Canada should cooperate with and encourage provincial governments to take over public ports that the provinces consider important to local industries and therefore to the local, provincial and national economy.

In 2000, Canadian ports other than CPAs handled 44% of the country's total marine transportation traffic by tonnage.¹ Many public ports serve domestic and international shipping and play an important role on a regional, provincial and even national level. For public ports

¹ Includes Fisheries and Oceans Canada, provincial and municipal governments and private facilities as well as ports remaining under Transport Canada (*Transportation in Canada 2001 – Annual Report*, p. 79).

to continue to support local, provincial and national interests effectively, the Government of Canada should lead development of a policy to ensure efficient use of public ports. The CMA fails to address their contribution to the economy. The Government has not yet divested a number of public ports, and it has generally put their maintenance in abeyance.

The 1995 National Marine Policy outlined the Government's policy on public ports. Certain public ports would be transferred to provincial governments, municipal authorities, community organizations, private interests and other groups, facilitated by a \$125 million federal Port Divestiture Fund. The expectation was that provincial and local interests would manage divested public ports, providing better service at lower cost and focusing on local needs. The Government extended the divestiture program, originally anticipated to be completed by the end of March 2002, to the end of March 2003, at which time Transport Canada would review the progress of the program and its options regarding any ports that had not been divested. The Port Divestiture Fund was subsequently increased to \$170 million. As of March 31, 2003, 446 of the 549 ports had been transferred, demolished or had their public harbour status terminated. Of the

remaining 103 ports, 71 are regional/local ports and 32 are remote ports.

In response to the Government of Canada's divestiture program, the government of Quebec has begun to focus on the importance of ports generally and in particular the public ports and their impact on the provincial economy. The intention is to ensure that public ports and CPAs work together in the best interests of all stakeholders. A forum comprising representatives from the Government of Quebec and the marine transportation industry has been established to ensure cohesive and effective use of many public ports and CPAs considered important to Quebec's economy. The Government of Quebec's plan was created in response to the objectives of the CMA and to ensure that the public ports affected will be properly maintained and supported. The ultimate goal is that they continue to contribute to the fabric and well-being of the industries and municipalities that rely upon them and provide safe, efficient access to domestic and international marine transportation.

To achieve the objectives of the CMA, it is essential that the Port Divestiture Fund continue to be maintained and that the Government of Canada favour the establishment of a policy by or with the

provincial governments that have shown an interest in the organization and operation of public ports located within their boundaries.

Recommendation 7.4

The Government of Canada should continue to maintain the infrastructure of public ports, including the physical plant, dredging and navigation aids, until they are actually transferred.

It was brought to the attention of the Panel that there is a lack of maintenance of the public ports awaiting divestiture. Furthermore, many provinces and users are concerned about the absence of a policy providing for continuation and

enhancement of the public ports' role as economic generators.

Recommendation 7.5

The Government of Canada should continue to exercise its full jurisdiction over environmental, navigation, traffic and safety issues in all public ports, including those that have been divested.

The Canadian Marine Pilots Association (Atlantic) says that divested public ports are relying on private companies to conduct soundings. Potential safety issues arise when public ports fail to forward the results of these soundings to update navigation charts. Imperial Oil raised similar issues.

Chapter 8

Recommendations Concerning Pilotage

Part 7 of the CMA concerns only consequential amendments to the *Pilotage Act* and accordingly limits the Panel's mandate to consideration of pilotage-related issues introduced by the CMA. The Panel makes additional comments about pilotage in the Observations section of the report (*see Chapter 10*).

Part 7 of the CMA concerns only consequential amendments to the Pilotage Act and accordingly limits the Panel's mandate to consideration of pilotage-related issues introduced by the CMA.

Stakeholders made representations to the Panel concerning the final offer regime introduced by section 15.2 of the *Pilotage Act*, which reads as follows:

15.2(1) The parties to the contract shall each submit a final offer in respect of the outstanding issues to each other and to the arbitrator within five days

after the date on which those issues are referred to the arbitrator.

(2) Within fifteen days, the arbitrator shall choose one or other of the final offers in its entirety.

Arbitration

Recommendation 8.1

The *Pilotage Act* should be amended to include a provision similar to section 164(1) of the *Canada Transportation Act* concerning an arbitrator's request for additional information.

(3) The final offer chosen by the arbitrator is final and binding and becomes part of the new contract for services that is effective on the day after the former contract expires.

(4) The parties to the contract shall share equally the cost of the fees of the mediator or arbitrator.

Many stakeholders expressed concern that the current requirements for financial self-sufficiency and a fair and reasonable approach to pricing of pilotage services are irreconcilable. In particular, the absence of transparency of information and lack of a definition of self-sufficiency virtually enshrines the application of perpetual and potentially unwarranted tariff increases. Stakeholders suggested amending section 15.2 of the *Pilotage Act* to allow an arbitrator to request any additional information from the parties considered pertinent to the final arbitration process. The *Canada Transportation Act* provides a detailed arbitration mechanism, and section 164(1) of that statute gives an arbitrator broad powers to request

additional information except where the parties agree to exclude or limit such information.

Composition of Pilotage Authority Boards of Directors

Recommendation 8.2

The selection process for board members for Pilotage Authorities should be formalized to recognize the current practice of selecting directors on the basis of two members each from the transportation industry, pilots and the public, together with the application of a "knowledge and experience" clause modeled on sections 15(1) and (2) of the CMA with respect to CPAs.

Citing concerns about fairness and balance, some stakeholders, particularly representatives of user groups, believe that the definition, composition and responsibilities of Pilotage Authorities' boards of directors should be clarified. They also believe that additional direct representation by users would ensure a more commercial approach to decision making and provide more hands-on knowledge of the marine industry.

Chapter 9

Recommendations Concerning Ferries

Recommendation 9.1

Where ferry terminal facilities owned by the Government of Canada are to be divested or leased or where leases are to be renewed, such facilities should be divested or leased to local CPAs or similar bodies to ensure equal and fair access for all bona fide ferry operators, with the intention that no one ferry operator would enjoy an unfair monopoly.

The CMA contains provisions concerning the future status of ferry services under the purview of Marine Atlantic Inc.

provides for the continuance of constitutional services and the provision of "similar services" on other routes. The principal vehicle for services was to be the private sector, supported financially by the

Government of Canada if required, as well as provincial governments or other interested and qualified parties. In general this process was seen to be working, and stakeholders encourage continuation of the policy.

The CMA contains provisions concerning the future status of ferry services under the purview of Marine Atlantic Inc. The CMA

A contentious area has to do with ferry 'sites', or the ports and terminal facilities used by ferry services.

Advocates for transferring these facilities to ferry operators cite the need for substantial capital investments to maintain and renew the services. Opponents are concerned about the creation of ferry service monopolies exercised through control of terminal facilities. It is the Panel's view that to encourage

innovation and competition in ferry services, the Government of Canada should ensure equal and fair access to ferry ports and terminal facilities for existing and potential operators as an essential component of the commercialization policies embodied in the CMA.

Chapter 10

Observations

Stakeholders made many substantive and well documented representations to the Panel that did not fall strictly within the sections of the CMA dealing with CPAs, the Seaway, public ports, pilotage and ferries. The Panel considers these representations to be of great importance to the objectives of the National Marine Policy and the CMA and respectfully suggests that the Government of Canada give serious consideration to the observations that follow.

The Panel considers these representations to be of great importance to the objectives of the National Marine Policy and the CMA and respectfully suggests that the Government of Canada give serious consideration to the observations that follow.

National Transportation Policy

Observation 1

There is a requirement for a clear commitment by the Government of Canada to promote and more fully recognize and integrate the marine transportation industry into the *Canada Transportation Act*.

The Panel agrees with stakeholder representations emphasizing how vital it is for the Government of Canada to recognize that:

- Marine transportation is a strategic economic and environmental tool for Canada.
- Only the Government of Canada can assume the essential leadership role needed to encourage and facilitate cooperation between marine transportation stakeholders (including provincial and municipal governments). To build effectively on the foundation created by the National Marine Policy and the *Canada Marine Act*, such cooperation should include the federal departments responsible for industry and international trade.
- The marine transportation industry and associated infrastructure are integral to Canada's economy and critical contributors to the lives of all Canadians. To maintain and improve our standard of living and quality of life, investments in marine transportation must be planned and undertaken accordingly.
- The Government of Canada and the marine transportation industry working closely together have the ability to implement the National Marine Policy and take into account the interdependence of the marine transportation and industrial

production sectors. A prerequisite is for the Government of Canada to recognize the national strategic need for marine transportation in respect of port infrastructure, the Seaway, dredging and other services and to invest accordingly.

Observation 2

There is a need for the Government of Canada to develop a progressive environment that encourages both private and public sector investment promoting innovative financing solutions.

Policy makers from all areas of government, in concert with industry leaders, should work toward the removal of institutional barriers that stifle or seriously delay the development of investment incentives and solutions.

The St. Lawrence Seaway

Observation 3

The future of the Seaway requires the leadership of the Government of Canada and the commitment of all stakeholders, including the provinces, to determine whether the Seaway should continue to be a necessary part of our nation's future transportation network.

The Seaway has been in operation for almost 50 years; over that period, domestic and foreign vessels have carried billions of tons of cargo though the Seaway and into the industrial heartland of North America. Entire industries, ports and communities have come to rely on the Seaway for marine transportation services and their livelihoods.

In the past decade many developments have affected the business of the Seaway, including the following:

- Changes in the pattern of shipments within the Seaway, the Great Lakes and North America's heartland. The Canadian wheat trade has experienced a major shift in sales from Russia and Europe to Asia, with the majority of wheat exports now being shipped through west coast ports to the detriment of the Seaway. The Canadian steel industry now uses less coal and iron ore than in the past because of changes in technology, such as re-melt facilities and the use of scrap steel as a source of raw materials, resulting in a further decrease in Seaway traffic.
- While containerized cargo is the fastest-growing sector of international trade, the Seaway is not a beneficiary. At present virtually

all containerized traffic moves in and out of North America's heartland by road or rail. Some traditional bulk cargoes, including grain, lumber, agricultural goods, and pulp and paper, are now transformed into value-added products suited for containerized transport.

- The Seaway is being used at only 50% of capacity, and there are no signs of a future increase in traffic without major policy changes. Some aspects of the government's user pay principle have increased the overall cost of operating vessels in Canada as compared to other modes of transportation. Reduced traffic leads to increased costs, and higher costs cause further migration of cargoes to U.S. ports or other modes of transportation. Seaway tolls, Coast Guard fees and ice breaking fees are a few examples contributing to increased costs.
- During the first five-year business plan of the newly created SLSMC, asset renewal costs were approximately \$125 million, including all maintenance and capital expenditures required to maintain operation of the Seaway. Authorized asset renewal costs for the period 2003-04 to 2007-08 are

\$170 million, an increase of 36% over the first five-year business plan. SLSMC estimates that asset renewal costs for the period from 2008-13 will be approximately \$330 million.

- Over the past 20 years shipping companies in the international marketplace have increased the size of their vessels to gain economies of scale for their customers. As a result, fewer vessels can transit the Seaway, owing to beam and draft restrictions.

The Seaway is at a crossroads. To be effective, government initiatives with respect to the Seaway should involve stakeholders, including provincial and municipal governments, and intermodal partners. The SLSMC and the stakeholders should continue to explore new and creative methods of using the Seaway.

The United States Army Corps of Engineers proposed a long-term study to determine the future use of the Seaway. Although the scope of this study has been reduced considerably, it still raises a question about whether the Government of Canada should participate on a bilateral basis, as was suggested by many stakeholders. The Panel is of the view that before any such study is endorsed, it must first be recognized that the Seaway and marine transportation

in general are essential elements of the present and future of our national transportation policy.

The Environment

Observation 4

Increased use of marine transportation and its integration into the multimodal system is an ideal way to help achieve Canada's commitment to the Kyoto Protocol for reduction of greenhouse gases.

Major road systems in Canada are becoming increasingly congested, and the resulting pollution is detrimental to the environment and human health. In addition, the cost of expanding and improving road and highway systems is formidable, and to some extent that cost could be alleviated through greater reliance on marine transportation.

Revitalization of transportation by canals in Europe and increased movement of goods by water along the U.S. east coast are examples of initiatives to relieve road traffic and take advantage of the environmental benefits of marine transportation (*Table 2*).

Table 2
Environmental Benefits of Marine Transport

Index	Water	Rail	Road
Energy use	1	2.2	9.7
Atmospheric Emissions	1	1.4	7.6
Accidents	1	13.7	74.7
Spills	1	10.0	37.5
Noise	1	1.4	1.3

Source: Sodes and Saint-Laurent, Vision 2000. Comparative Study of the Environmental Impacts of Modes of Freight Transport in the St. Lawrence Axis, Appendix 1 (2001).

Marine Services Fees

Observation 5

The Panel agrees with the submission of the Regional Marine Advisory Boards and the National Marine and Industrial Coalition regarding the elimination of Canadian Coast Guard – Marine Services Fees.

Observation 6

The Government of Canada should continue to be responsible and pay for dredging in waters up to the boundaries of CPAs and public ports.

The level of activity in Canadian ports, on Canadian marine routes and through the Seaway depends on the level of marine transportation and will necessarily decrease if the costs of using those facilities increase. The entire Canadian marine transportation community suggested to the Panel that it should

support the August 26, 2002, submission by the Regional Marine Advisory Boards and the National Marine and Industrial Coalition on Canadian Coast Guard – Marine Services Fees. Although the Marine Services Fees are imposed under the *Oceans Act*, the Panel is of the opinion that this question also falls within the ambit of section 4(a) of the CMA. The Panel supports the Canadian marine transportation community regarding abolition of Marine Services Fees.

Public Awareness of Marine Transportation

Observation 7

There is a need for the Government of Canada and other stakeholders to raise the level of public awareness of the important role played by marine infrastructure and the marine transportation industry in our national economy.

All across Canada, stakeholders emphasized that marine transportation activities and their importance to the Canadian economy are virtually unknown to the public. The marine transportation industry is a vital contributor to the national, provincial and municipal economies from coast to coast. The Government of Canada should help raise the profile and acquaint the public with the significance of the marine transportation industry (for example, a National Marine Day).

Intergovernmental Cooperation

Observation 8

Intergovernmental cooperation to foster the growth of our marine transportation industry requires the leadership and encouragement of the Government of Canada.

All levels of government should encourage development of Canada's marine transportation industry to foster and secure growth of our economy at the national, provincial and municipal levels. The Government of Quebec has made significant efforts to coordinate delivery of marine transportation services in that province. The Government of Canada should assume a leadership role to encourage and improve cooperation between all levels of

government. For example, stakeholders expressed concern about complicated and overlapping tax regimes applicable to the marine transportation industry and urged the development of a consistent scheme of property taxation.

Security

Observation 9

It is appropriate for the Government of Canada, rather than the marine transportation industry, to bear the expense of implementing national security measures.

The International Maritime Organization has an ongoing process to develop security guidelines for the marine transportation industry. Stakeholders and the Panel endorse the early adoption of standardized security measures to safeguard Canada's marine transportation infrastructure in accordance with international practice; however all such additional security measures or enhancements imposed for the benefit of Canadians and the public interest after the terrorist attacks of September 11, 2001, should be paid for by the Government of Canada. For example, the U.S. federal government provides significant funding for seaport security in the form of direct grants to ports.

Pilotage

Observation 10

The Minister of Transport has endorsed 21 recommendations arising from a review of major pilotage issues completed in September 1999. It is now up to the Government of Canada to ensure expeditious implementation of the outstanding recommendations in the interests of a more competitive marine transportation industry, helping to fulfil the goals of the CMA and the National Transportation Policy.

Section 157 of the CMA (amending section 53(1) of the *Pilotage Act*) mandated a review of outstanding pilotage issues, including compulsory pilotage area designation, the licensing and certification process, vessel exemptions, training, financial self-sufficiency and cost reduction. In conducting that review, the Minister was assisted by the Canadian Transportation Agency, which held hearings through 1998 and 1999 and released a report with 21 recommendations in September 1999. The Minister endorsed the recommendations and directed that they be implemented, and most of them have been.

Some important recommendations have not yet been acted on, however. The Panel

received representations from domestic fleet owners addressing in particular the issues of exemptions for qualified masters and the pilotage certification regime in the Laurentian Pilotage Authority (LPA) and Great Lakes Pilotage Authority (GLPA) regions. Other representations called for yet another pilotage review. Evidently, key issues such as the following remain outstanding:

- The scope of application of the Pilotage Risk Management Methodology.
- The process for developing a system to assess masters', officers' and pilots' competence and quality of services.
- The GLPA enhancement of requirements to exempt vessels from compulsory pilotage.

Members of the Panel reflect differing perspectives on the matter of stakeholders' positions on the exemption of vessels from compulsory pilotage and the pilotage certification regime in the LPA and GLPA regions. The Panel is especially concerned about the relationship between domestic ship owners and LPA pilots, which is often characterized by misunderstanding and mistrust. These tensions are highly detrimental to initiatives for urgently needed modernization and improvements

chapter 10 | OBSERVATIONS

to the efficiency of the pilotage system. More than ever, it is essential for all parties to contribute in a positive way to the competitiveness of the St. Lawrence River, Seaway and Great Lakes system while at all times continuing to maintain navigational safety.

The Panel would like to be in a position to make recommendations concerning these matters; however, it is now up to the Government of Canada to ensure that the pilotage authorities implement the outstanding recommendations endorsed by the Minister.

Appendix A

Submissions and Stakeholder Consultations

The following authorities, agencies, organizations and individuals submitted written briefs to the Panel and/or participated in the Panel's consultation with stakeholders. Copies of the submissions on CD-ROM are available on request through Transport Canada's web site.

- Association of Canadian Port Authorities
- Atlantic Marine Pilots
- Atlantic Pilotage Authority
- Bay Ferries Limited
- B.C. Marine Pilots
- B.C. Wharf Operators Association
- Belledune Port Authority
- Business Council of British Columbia
- Canaan Shipping Company Ltd. and Modern Terminal Ltd.
- Canada Place Corporation
- Canadian Chamber of Commerce
- Canadian Chemical Producers Association
- Canadian Environmental Assessment Agency
- Canadian Fertilizer Institute
- Canadian Hay Association
- Canadian Manufacturers & Exporters – British Columbia Division
- Canadian Marine Pilots Association/Canadian Merchant Service Guild
- Canadian Pacific Railway
- Canadian Shipowners Association
- Canadian Transportation Agency
- Canadian Wheat Board
- Chamber of Maritime Commerce
- Chamber of Shipping of British Columbia
- City of Burnaby
- City of Nanaimo
- City of North Vancouver
- City of Port Alberni
- City of Port Moody
- City of Richmond
- City of Sorel-Tracy
- City of Vancouver – Engineering Services
- City of Vancouver – City Manager's Office
- Coal Association of Canada
- Columbia Containers Ltd.
- Competition Bureau – Industry Canada
- Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent
- Corporation des pilotes du Saint-Laurent central
- Corporation of Delta
- Council of Forest Industries
- Council of Marine Carriers
- Council of Tourism Associations of B.C.
- District of North Vancouver
- District of West Vancouver
- Federation of Canadian Municipalities
- Foerster, Martin & Dorothee and Ron & Deborah Simmons
- Fording Inc.
- Forest Products Association of Canada
- Fraser River Port Authority
- Global Forage Alliance
- Gorthon Lines
- Government of Newfoundland and Labrador
- Grant's Landing Marina
- Great Lakes Marine Pilots
- Great Lakes Pilotage Authority
- Greater Vancouver Gateway Council
- Greater Vancouver Regional District
- Greater Vancouver Transportation Authority
- Halifax Port Authority
- Halifax Regional Municipality
- Halifax Shipping Association
- Hamilton Port Authority
- Hodgson, J.R.F. – Visiting Professor, Dalhousie University

appendix A | SUBMISSIONS AND STAKEHOLDER CONSULTATIONS

- Imperial Oil
- Inglis, Tom E.
- ILWU Canada – International Longshore & Warehouse Union of Canada
- ILWU Ship and Dock Foremen – Local 514
- International Longshoremen's Association – Halifax Locals 269, 1341, and 1825
- Ircha, Professor Michael C. – The Transportation Group, University of New Brunswick
- J.D. Irving, Limited
- Jonathan Seymour & Associates Inc.
- Laurentian Pilotage Authority
- Limoges, Gail
- Logistec Corporation
- Martin, Jim
- Metropolitan Halifax Chamber of Commerce
- Montreal Port Authority
- Montreal Shipping Inc. (Montship Inc.)
- Nanaimo Port Authority
- New Brunswick Department of Transportation
- New Brunswick Mining Association
- Noranda Inc./Falconbridge Limited
- North West Cruise Ship Association
- Nova Scotia Department of Transportation & Public Works
- Nunavut – Department of Community Government and Transportation
- Océanex (1997) Inc.
- Ontario Ministry of Transportation
- Pacific Pilotage Authority
- Port Alberni Port Authority
- Prince Rupert Grain Ltd.
- Prince Rupert Port Authority
- Quebec Department of Transport
- Quebec Port Authority
- Railway Association of Canada
- Red River Basin Commission
- Ridley Terminals Inc.
- Rigel Shipping Canada
- Saint John Port Authority
- St. Lawrence Economic Development Council
- St. Lawrence Seaway Management Corporation
- St. Lawrence Shipoperators Association
- Saskatchewan Pulse Growers
- Scotia Prince Cruises
- Shelton, Chris
- Shipping Federation of Canada
- Slade, George
- Southern Railway of British Columbia Limited
- TSI Terminal System Inc.
- Thunder Bay Port Authority
- Toronto Harbourfront Community Association
- Toronto Port Authority
- Trois-Rivières Port Authority
- Upper Lakes Group Inc.
- Vancouver Board of Trade
- Vancouver Port Authority
- Village of Belcarra
- WESTAC – Western Transportation Advisory Council
- Western Canadian Shippers' Coalition
- Western Grain Elevator Association
- Western Marine Community
- Western Provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba
- Western Stevedoring Company Limited
- Westshore Terminals Ltd.
- Weyerhaeuser Company Limited
- Whaley, Steven Randall (Recreational Boating)
- Windsor Port Authority
- Wreck Beach Preservation Society
- Yarmouth Area Industrial Commission (Port of Yarmouth)

The Panel travelled across Canada and met with stakeholders in the marine transportation industry in the following cities:

September 17, 2002	St. John's
September 18-19.....	Halifax
September 20	Saint John
September 25	Montreal
September 26	Quebec City
October 7.....	Montreal
October 8-9.....	Toronto
October 10	Thunder Bay
October 11	Winnipeg
October 21-24	Vancouver
October 25	Prince Rupert
November 12-15.....	Ottawa



Appendix B

List of Recommendations

chapter 4 | GENERAL RECOMMENDATIONS

Recommendation 4.1

Based on the overwhelming majority of stakeholder submissions, the Panel endorses the addition of a preamble to the *Canada Marine Act* that explicitly sets out the historical and present-day significance of marine transportation to our national heritage, sovereignty and economy.

Recommendation 4.2

Because conditions in the industry are changing so rapidly, section 144 of the CMA should be amended to provide for a review of the legislation every five years.

chapter 5 | RECOMMENDATIONS CONCERNING THE CANADA PORT AUTHORITIES

Investment in CPAs by the Government of Canada

Recommendation 5.1

The Government of Canada should make investments in infrastructure for CPAs where the amount of capital needed is beyond the ability of the CPA to finance from its cash stream as currently provided for and where the business case for such investment has been approved by the appropriate government department.

Access to Government Program Funding

Recommendation 5.2

Section 25 of the CMA should be clarified to ensure that CPAs are allowed to participate in any programs provided by the Government of Canada that are available to other Canadian companies.

CPAs' Borrowing Limits

Recommendation 5.3

Application and approval processes to increase borrowing limits should be simplified and streamlined to ensure that CPAs can undertake projects in a timely manner.

Financing Alternatives

Recommendation 5.4

The government should consider financing alternatives for new port infrastructure investments, such as the tax-exempt bonds used widely in the United States. Consideration should also be given to permitting accelerated capital cost allowance write-downs for infrastructure facilities provided by the private sector within a CPA.

Gross Revenue Charge

Recommendation 5.5

The stipend payable to the federal government should be calculated as a percentage of a CPA's net income.

Payments in Lieu of Taxes

Recommendation 5.6

Where the Government of Canada continues to own land within a CPA, it should make payments in lieu of taxes on lands it owns.

Fees and Leases

Recommendation 5.7

The CMA should be clarified specifically to exclude lease payments from the definition of fees.

Purchase, Disposal and Exchange of Federal Real Property

Recommendation 5.8

All real property determined by the CPAs to be surplus to the port activities described in section 28(2)(a)(b) of the CMA should be transferred at nominal value from Schedule B to Schedule C of the Letters Patent of each CPA.

Recommendation 5.9

Application and approval processes for purchase, disposal and exchange of federal real property should be simplified and streamlined to ensure that CPAs can proceed with such transactions in a timely manner.

Recommendation 5.10

Section 46(1)(b)(i) of the CMA should be amended to allow CPAs to exchange federal real property for non-federal real property of comparable or greater market value.

Proceeds of Sales of Federal Real Property

Recommendation 5.11

All proceeds received by a CPA from the disposal of any federal real property managed by the CPA should be placed in a trust or segregated fund for future infrastructure investments by that CPA.

Environmental Liability

Recommendation 5.12

Neither CPAs nor their directors or officers should be liable for environmental conditions that pre-date the creation of CPAs. The Government of Canada should indemnify CPAs and their directors and officers for claims arising from pre-existing environmental issues.

Environmental Information

Recommendation 5.13

The Government of Canada should be responsible for the cost of identifying, monitoring and reporting environmental risks existing at the time it created the CPAs.

Recommendation 5.14

CPAs should be responsible for the cost of maintaining current information on environmental risks arising after creation of the CPAs.

Merger of CPAs

Recommendation 5.15

The CMA should be amended to permit mergers of CPAs where the resulting entity meets the objectives of the National Marine Policy and of section 8(1) of the CMA. Any such process should ensure that all affected stakeholders have input into the final decision to integrate or merge CPAs.

Governance

Recommendation 5.16

The Minister should nominate individuals from the list of nominees recommended by the user nominating committee to sit as CPA board directors. In the event that the committee proposes an insufficient number of nominees, the Minister may nominate any other qualified individuals.

Recommendation 5.17

The CMA should be amended to permit a person who is a director, officer or employee of a user to sit on a CPA board of directors.

chapter 6 | RECOMMENDATIONS CONCERNING THE ST. LAWRENCE SEAWAY

Location of Head Office

Recommendation 6.1

Section 97(2) of the CMA should be amended to allow the board of directors of the St. Lawrence Seaway Management Corporation to locate the head office of the organization wherever the board deems most appropriate from a business and operational perspective.

Enforcement

Recommendation 6.2

Part 4 of the CMA should be re-examined to ensure that it contains more economically viable and efficient provisions for detention, guarantees and release of ships accused of offences under the CMA.

Notice of Meetings

Recommendation 6.3

Section 83(2) of the CMA should be amended to read as follows:

The not-for-profit corporation shall, at least thirty days before a meeting, have notice of the meeting published *on the corporation's web site or* in a major newspaper published or distributed in each city mentioned in the agreement, setting out the time and location of the meeting and specifying that the financial statements relating to the operation of the Seaway are available to the public at its principal place of business. (*amendment emphasized*)

chapter 7 | RECOMMENDATIONS CONCERNING PUBLIC PORTS

Recommendation 7.1

The Government of Canada should ensure that the Port Divestiture Fund enables the process of transferring public ports to provincial governments, municipal authorities, community organizations or private interests to continue.

Recommendation 7.2

The Government of Canada should cooperate with and encourage provincial governments to take over public ports that the provinces consider important to local industries and therefore to the local, provincial and national economy.

Recommendation 7.3

A CPA should not take over or amalgamate with a public port without:

- consultation with relevant provincial and municipal governments and users; and
- maintaining the level of productivity, flexibility and operating costs afforded by the public port concerned.

Recommendation 7.4

The Government of Canada should continue to maintain the infrastructure of public ports, including the physical plant, dredging and navigation aids, until they are actually transferred.

Recommendation 7.5

The Government of Canada should continue to exercise its full jurisdiction over environmental, navigation, traffic and safety issues in all public ports, including those that have been divested.

chapter 8 | RECOMMENDATIONS CONCERNING PILOTAGE

Arbitration**Recommendation 8.1**

The *Pilotage Act* should be amended to include a provision similar to section 164(1) of the *Canada Transportation Act* concerning an arbitrator's request for additional information.

Composition of Pilotage Authority Boards of Directors

Recommendation 8.2

The selection process for board members for Pilotage Authorities should be formalized to recognize the current practice of selecting directors on the basis of two members each from the transportation industry, pilots and the public, together with the application of a "knowledge and experience" clause modeled on sections 15(1) and (2) of the CMA with respect to CPAs.

chapter 9 | RECOMMENDATIONS CONCERNING FERRIES

Recommendation 9.1

Where ferry terminal facilities owned by the Government of Canada are to be divested or leased or where leases are to be renewed, such facilities should be divested or leased to local CPAs or similar bodies to ensure equal and fair access for all bona fide ferry operators, with the intention that no one ferry operator would enjoy an unfair monopoly.



Appendix C

List of Observations

National Transportation Policy

Observation 1

There is a requirement for a clear commitment by the Government of Canada to promote and more fully recognize and integrate the marine transportation industry into the *Canada Transportation Act*.

Observation 2

There is a need for the Government of Canada to develop a progressive environment that encourages both private and public sector investment promoting innovative financing solutions.

The St. Lawrence Seaway

Observation 3

The future of the Seaway requires the leadership of the Government of Canada and the commitment of all stakeholders, including the provinces, to determine whether the Seaway should continue to be a necessary part of our nation's future transportation network.

The Environment

Observation 4

Increased use of marine transportation and its integration into the multimodal system is an ideal way to help achieve Canada's commitment to the Kyoto Protocol for reduction of greenhouse gases.

Marine Services Fees

Observation 5

The Panel agrees with the submission of the Regional Marine Advisory Boards and the National Marine and Industrial Coalition regarding the elimination of Canadian Coast Guard – Marine Services Fees.

Observation 6

The Government of Canada should continue to be responsible and pay for dredging in waters up to the boundaries of CPAs and public ports.

Public Awareness of Marine Transportation

Observation 7

There is a need for the Government of Canada and other stakeholders to raise the level of public awareness of the important role played by marine infrastructure and the marine transportation industry in our national economy.

Intergovernmental Cooperation

Observation 8

Intergovernmental cooperation to foster the growth of our marine transportation industry requires the leadership and encouragement of the Government of Canada.

Security

Observation 9

It is appropriate for the Government of Canada, rather than the marine transportation industry, to bear the expense of implementing national security measures.

Pilotage

Observation 10

The Minister of Transport has endorsed 21 recommendations arising from a review of major pilotage issues completed in September 1999. It is now up to the Government of Canada to ensure expeditious implementation of the outstanding recommendations in the interests of a more competitive marine transportation industry, helping to fulfil the goals of the CMA and the National Transportation Policy.

Coopération intergouvernementale

Observation n° 8

La coopération intergouvernementale pour favoriser la croissance de l'industrie du transport maritime requiert le leadership et le support du gouvernement du Canada.

Sécurité

Observation n° 9

Il serait souhaitable que ce soit le gouvernement du Canada et non pas l'industrie du transport maritime qui prenne en charge les coûts de mise en œuvre des mesures de sécurité nationale.

Pilotage

Observation n° 10

Le ministre des Transports a avisé 21 recommandations détaillant de l'examen des grandes questions de pilotage réalisée en septembre 1999. Il appartient maintenant au gouvernement du Canada de donner rapidement suite aux recommandations en suspens afin de renforcer la compétitivité de l'industrie du transport maritime, d'aider à atteindre les objectifs de la LMC et de la Politique nationale des transports.

L'environnement

Observation n° 4

Le recours accru au transport maritime et son intégration au réseau multimodal sont d'autre le meilleur moyen de respecter l'engagement pris par le Canada de réduire ses émissions de gaz à effet de serre en adhérant au Protocole de Kyoto.

Droits de services maritimes

Observation n° 5

Le Comité partage lavis des Commissions consultatives maritimes régionales et de la Coalition maritime et industrielle nationale au sujet de l'élimination des droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne.

Observation n° 6

Le gouvernement du Canada devrait demeurer responsable du dragage des voies navigables jusqu'aux limites des APC et des ports publics et en assumer les coûts.

Observation n° 7

Le gouvernement du Canada et d'autres intervenants devraient sensibiliser le public à l'importance du rôle joué par les infrastructures maritimes et par l'industrie du transport maritime dans l'économie nationale.

lorsque des gares maritimes appartenant au gouvernement du Canada doivent être cédées ou louées ou que des baux doivent être renouvelés, elles devraient être cédées ou louées aux APC locataires ou à des organismes analogues de façon à permettre un accès juste et équitable à tous les exploitants de traversiers de bonne foi. Aucun exploitant de traversiers ne devrait bénéficier d'une situation de monopole.

RECOMMANDATION 9.1

ANNEXE B

LISTE DES RECOMMANDATIONS

chapitre 8

Arbitrage

RECOMMANDATION 7.4

Le gouvernement du Canada devrait continuer à exercer son autorité dans tous les ports publics, y compris ceux qui ont été cédés. En matière d'environnement, de navigation, de trafic et de sécurité en matière d'environnement, de navigation, de trafic et de sécurité au Canada en ce qui concerne la demande de renseignements dispositions analogues à l'article 164(1) de la Loi sur les transports.

RECOMMANDATION 7.5

Le gouvernement du Canada devrait continuer d'assurer l'entretien des infrastructures des ports publics, notamment les terrains et bâtiments, le dragage et les aides à la navigation, jusqu'à leur cessation effective.

RECOMMANDATION 7.6

La recommandation 8.1
La composition des conseils d'administration des Administrations de pilotage devrait être aménagée pour y incorporer une disposition analogue à l'article 164(1) de la Loi sur les transports au Canada en ce qui concerne la demande de renseignements complémentaires par un arbitre.

La procédure de sélection des membres des conseils des Administrations de pilotage devrait être officielle pour consacrer l'usage actuel qui consiste à sélectionner les administrateurs de telle manière que chaque conseil compte au moins deux membres représentant chacun des groupes suivants : l'industrie des transports, les pilotes et le grand public.

La recommandation 8.2
La composition des conseils d'administration des Administrations de pilotage devrait aussi contenir une disposition inspirée des « connaissances et l'expérience », laquelle devrait inspirer des paragraphes 15(1) et (2) de la LMC.

chapitre 7 | RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PORTS PUBLICS

Publication des avis

Recommandation 6.3

La société est tenue de faire publier un avis sur son site Web ou dans un journal à grande tirage de chaque ville mentionnée dans l'entente, au moins 30 jours avant l'assemblée donnant l'heure, le lieu et la date de celle-ci et portant que la partie des états financiers qui concerne celles de ses activités qui sont liées à la Voie maritime est mise à la disposition du public à son établissement commercial principal pour consultation. (modification en soulillance)

Recommandation 7.1

Le gouvernement du Canada devrait s'assurer que le Fonds de cessation des ports autorise la poursuite du processus de transfert des ports publics aux gouvernements provinciaux, aux municipalités, aux organismes d'intérêt local ou à des intérêts privés.

Recommandation 7.2

Le gouvernement du Canada devrait collaborer avec les gouvernements provinciaux et les encourager à prendre le contrôle des ports publics qu'ils jugent importants pour les entreprises de la région et, par conséquent, pour l'économie locale, provinciale et nationale.

- maintenir le niveau de productivité et de souplesse ainsi que les usagers concernés;
- avoir consulté les gouvernements provinciaux et municipaux et avec lui sans :

Une APC ne devrait pas prendre le contrôle d'un port public ou fusionner

Recommandation 7.3

- couvrir les coûts d'exploitation que peut supporter le port public concerné.

• avoir consulté les gouvernements provinciaux et municipaux et avec lui sans :

Une APC ne devrait pas prendre le contrôle d'un port public ou fusionner

ANNEXE B | LISTE DES RECOMMANDATIONS

annexe B

Gouvernance

Recommandation 5.16 Pour nommer les administrateurs des APC, le ministre devrait désigner des personnes inscrites sur la liste des candidats recommandés par le comité de mise en candidature des usagers. Au cas où le comité proposerait un nombre insuffisant de candidats, le ministre pourrait désigner toute autre personne qualifiée.

Recommandation 5.17 La LMC devrait être modifiée pour permettre à une personne qui est

administrateur, gestionnaire ou employé d'un usager, de faire partie du conseil d'administration de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent son siège social là où il le juge approprié, dans une optique commerciale et opérationnelle.

Recommandation 6.1 L'article 97(2) de la LMC devrait être modifié pour permettre au conseil

d'administration de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent d'adopter une disposition plus viables et efficaces sur le plan économique quant à la rétention, aux garanties et à la libération des navires accusés d'avoir commis des infractions à la LMC.

Recommandation 6.2 La partie 4 de la LMC devrait être réexaminée pour s'assurer qu'elle

Contrôle d'application

chapitre 6 | RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

chapitre 6

Emploiement du siège social

Recommandation 6.1 L'article 97(2) de la LMC devrait être modifié pour permettre au conseil d'administration de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent d'adopter une disposition plus viables et efficaces sur le plan économique quant à la rétention, aux garanties et à la libération des navires accusés d'avoir commis des infractions à la LMC.

Recommandation 6.2 La partie 4 de la LMC devrait être réexaminée pour s'assurer qu'elle

Contrôle d'application

Recommandation 6.2 La partie 4 de la LMC devrait être réexaminée pour s'assurer qu'elle contient des dispositions plus viables et efficaces sur le plan économique quant à la rétention, aux garanties et à la libération des navires accusés d'avoir commis des infractions à la LMC.

Responsabilité environnementale

ni les APC, ni leurs administrateurs ou leurs gestionnaires ne devraient être tenus responsables des conditions environnementales qui existent avant la création des APC. Le gouvernement du Canada devrait se porter garant des APC, des administrateurs et des gestionnaires pour les reclamations découlant de ces conditions.

Recommandation 5.12

Informations relatives à l'environnement

Le gouvernement du Canada devrait assumer le coût qui se rattache à l'identification, à la surveillance et au signallement des risques environnementaux qui existent au moment où il a créé les APC.

Recommandation 5.13

Les APC devraient assumer le coût qui se rattache à la mise à jour des informations concernant les risques environnementaux apparus depuis leur établissement des APC.

Recommandation 5.14

La LMC devrait être modifiée pour autoriser les fusions d'APC lorsqu'une entité qui en résulte répond aux objectifs de la Politique maritime nationale et de l'article 8(1) de la LMC. La procédure de fusion devrait faire en sorte que tous les intervenants concernés participent à la décision finale d'intégrer ou de fusionner des APC.

Recommandation 5.15

Fusions d'APC

Achat, alienation et échange des biens immobiliers fédéraux

Tous les biens immobiliers jugés par les APC excédentaires aux activités portuaires décrites à l'article 28(2) de la LMC devraient être transférés à une valeur nominale de l'annexe B à l'annexe C des lettres patentes de chaque APC.

Recommandation 5.8

Les procédures de demande et d'approbation pour l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers fédéraux devraient être simplifiées et rationalisées afin que les APC puissent effectuer ces opérations dans un délai raisonnable.

Recommandation 5.10

Le sous-alinéa 46(1)b) (i) de la LMC devrait être modifié afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers fédéraux contre des biens immobiliers non fédéraux dont la valeur marchande est comparable ou supérieure.

Recommandation 5.11

Tous les produits qu'une APC retire de l'aliénation d'un bien immobilier fédéral sous sa gestion devraient être versés dans un fonds de fiducie ou un fonds distinct pour que l'APC puisse les reinvestir dans ses infrastructures.

Options de financement

examen de la | LOI MARITIME DU CANADA

Recommandation 5.4

Le gouvernement devrait songer à d'autres modes de financement de nouvelles infrastructures portuaires comme les obligations exonérées d'impôt souvent utilisées aux États-Unis. Le gouvernement devrait également songer à autoriser un amortissement accéléré des investissements pour les infrastructures aménagées par le secteur privé dans les limites d'une APC.

Frais calculés sur les revenus bruts

Recommandation 5.5

Les frais payables au gouvernement fédéral devraient être calculés en pourcentage du revenu net d'une APC.

Paiements tenant lieu d'imposts fonciers

Recommandation 5.6

Lorsque le gouvernement du Canada continue d'être propriétaire de terrains dans les limites d'une APC, il devrait effectuer des paiements tenant lieu d'imposts fonciers sur les terrains qui lui appartiennent.

Droits et baux

Recommandation 5.7

La LMC devrait être modifiée pour exclure les frais de location de la définition des droits.

Investissements du gouvernement du Canada dans les APC

Le gouvernement du Canada devrait investir dans les infrastructures des APC lorsquе le montant de capital nécessaire dépasse la capacité d'une APC à le financer à même ses liquidités, comme c'est le cas actuellement, et après qu'un plan d'affaires supportant ces investissements a été approuvé par le ministre concerné.

Recommandation 5.1

Accès aux programmes de financement de l'État

Il y a lieu de clarifier l'article 25 de la LMC pour faire en sorte que les APC soient autorisées à se prévaloir des programmes offerts par le gouvernement du Canada à d'autres entreprises canadiennes.

Recommandation 5.2

Limites d'emprunt des APC

Les procédures de demande et d'approbation visant à hausser les limites d'emprunt devraient être simplifiées et rationalisées afin que les APC puissent réaliser leurs projets dans un délai raisonnable.

Recommandation 5.3

Annexe B

liste des recommandations

chapitre 4 | RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES**Recommandation 4.1**

Tel que suggéré par une vaste majorité d'intervenants, le Comité recommande l'ajout d'un préambule à la Loi maritime du Canada qui reconnaît explicitement l'importance historique et actuelle du transport maritime pour notre patrimoine national, notre souveraineté et notre économie.

Recommandation 4.2

Étant donné l'évolution rapide des conditions affectant l'industrie maritime, l'article 144 de la LMC devrait être modifié afin de prévoir un examen de la loi tous les cinq ans.

17 septembre	St. John's	
18-19 septembre	Halifax	
20 septembre	Saint John	
25 septembre	Montreal	
26 septembre	Quebec	
7 octobre	Montreal	
8-9 octobre	Toronto	
10 octobre	Thunder Bay	
11 octobre	Winnipeg	
12-13 octobre	Vancouver	
14 octobre	Prince Rupert	
15 octobre	Ottawa	
12-15 novembre		

maritime dans les villes suivantes :

Le Canada a sillonné le continent et a rencontré des marchands de l'industrie du transport

- Grants Landing Manning
 - Great Lakes Marine Pilots
 - Greater Vancouver Gateway Council
 - Halifax Shipping Association
 - Hodgson, J.R.- Professeur invité, Université Dalhousie
 - ILWU Canada - Syndicat international des débardeurs et magasinières du Canada
 - Ingalls, Tom E.
 - Institut Canadien des énergies
 - Irchha, Professeur Michael C. - The Transportation Group,
 - J.D. Irving, Limited
 - Jonathian Seymour & Associates Inc.
 - La Fédération Maritime du Canada
 - Limoges, Gail
 - Logistique Corporation
 - Manufacturiers et Exportateurs du Canada - Section de Colombie-Britannique
 - Martin, Jim
 - Ministère des Transports de l'Ontario
 - Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
 - Ministère des Transports du Québec
 - Nouvelle-Ecosse
 - Municipalité régionale de Halifax
 - North Brunswick Timing Association
 - Noranda Inc./Facelondridge Limited
 - Numavut - Ministère du Gouvernement communautaire et des Transports
 - Oceans (1997) Inc.
 - Officce des transports du Canada
 - Provinces de l'Ouest : Colombie-Britannique, Alberta,
 - Prince Rupert Grain Ltd.
 - Province de Manitoba
 - Red River Basin Commission
 - Ridelley Terminals Inc.
 - Rigel Shipping Canada Inc.
 - Sakatchewan Pulse Growers
 - Shetland, Chris
 - Slade, George
 - Société de développement économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean (SODES)
 - Toronto Harbourfront Community Association
 - TSI Terminal System Inc.
 - Upper Lakes Group Inc.
 - Ville de Burmaby
 - Ville de Nanaimo
 - Ville de Port Moody
 - Ville de Richmond
 - Ville de Sorel-Tracy
 - Ville de Vancouver - Bureau du directeur général
 - Ville de Vancouver - Services d'ingénierie
 - WESTAC - Western Transportation Advisory Council
 - Western Canadian Shippers' Council
 - Western Grain Elevator Association
 - Western Marine Community
 - Western Stevedoring Company Limited
 - Westshore Terminals Ltd.
 - Weyerhaeuser Company Limited
 - Whaley, Steven Randall (navigation de Plaisance)
 - Wreck Beach Preservation Society
 - Yarmouth Area Industrial Commission (Port of Yarmouth)

- B.C. Wharf Operators Association
- Bay Ferries Limited
- Bureau de la concurrence – Industrie Canada
- Business Council of British Columbia
- Chamber of Shipping Company Ltd. and Modern Terminal Ltd.
- Canadian Hay Association
- Chamber de Commerce du Canada
- Chemin de fer Canadien Pacifique
- Chambre de commerce maritime
- Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent
- Corporation des pilotes du Saint-Laurent
- Corporation Place du Canada
- Corporate Council of Forest Industries
- Council of Marine Carriers
- Council of Tourism Associations of B.C.
- District of North Vancouver
- District de West Vancouver
- Federation canadienne des municipalités
- Fording Inc.
- Forest, Martin & Durothee and Ron & Deborah Simmons
- Gauthier Lines
- Global Forage Alliance
- Government de Terre-Neuve et du Labrador
- Maritime marchande du Canada
- Association des producteurs forestiers du Canada
- Association internationale des débardeurs - Sections 269,
- Association des pilotes maritimes du Canada/Guide de la marine marchande du Canada
- Association des amateurs canadiens
- Association des amateurs portuaires canadiens
- Association canadienne de fabricants de produits chimiques
- Agence canadienne d'évaluation environnementale
- Administration portuaire de Trois-Rivières
- Administration portuaire de Québec
- Administration portuaire de Saint-John
- Administration portuaire de Thunder Bay
- Administration portuaire de Toronto
- Corporation de Delta
- Commission canadienne du blé
- Columbia Container Ltd.
- Coal Association of Canada
- Council of Forest Industries
- Corporation portuaire de Prince-Rupert
- Administration portuaire de Port-Alberni
- Administration portuaire de Nanaimo
- Administration portuaire de Montréal
- Administration portuaire de Hamilton
- Administration portuaire de Halifax
- Administration portuaire de Fraser River
- Administration portuaire de Bellechasse
- Administration de pilotage des Laurentides
- Administration de pilotage du Pacifique
- Administratiion de pilotage des Grands Lacs
- Administratiion de pilotage sur le site Web de Transports Canada.

Annexe A

Consultation des intervenants

Les membres du Comité ont des points de vue divergents quant à la position des navires des services de pilotage obligatoire et du processus de délivrance des certificats de pilotage dans les régions qui existe entre les armateurs domestiques et les pilotes de l'APL, qui sont souvent marqués par la méfiance et l'incompréhension. Ces tensions sont hautesément préjudiciables aux initiatives que toutes les parties contribuent à la pilotage. Plus que jamais, il est essentiel toute urgence à l'efficacité du système de visant à moderniser et à améliorer de hautement préjudiciables aux initiatives compétitivité du Saint-Laurent, du réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs, tout en continuant d'assurer la sécurité de la navigation.

Le Comité aimeraît être en mesure de formuler des recommandations sur ces questions. Il apprécierait cependant au gouvernement du Canada de s'assurer que les administrations de pilotage donnent suite aux recommandations en suspens avalees par le ministre.

- Le renforcement par l'APGL des conditions d'exemption des navires des services de pilotage obligatoire.
- L'élaboration d'une procédure visant à évaluer les compétences des capitaines, des officiers et des pilotes, et la qualité des services; de gestion des risques en matière de pilotage;
- Le champ d'application de la méthode comme les suivants, demeurant : Manifestement, d'importants enjeux, nouveau examen des questions de pilotage. D'autres observations reclamaient un de pilotage des Grands Lacs (APGL). Lauréntides (APL) et de l'Administration de l'Administration de pilotage des des certificats de pilotage dans les régions qualifiées et au processus de délivrance des questions des exemptions des capitaines particulièrement en ce qui a trait à la observations d'armateurs domestiques importantes n'ont toujours pas été mises en application. Le Comité a reçu des toutes, certaines recommandations a été fait dans la plupart des cas, et a ordonné qu'on y donne suite, ce qui ministre souhaitait à ces recommandations.

Observation n° 10

une large mesure la sécurité dans les ports de mer en leur octroyant des subventions directes.

Pilotage

Le ministre des Transports a avalisé 21 recommandations découlant de l'examen des grandes questions de pilotage réalisé en septembre 1999. Il appartenait maintenant au gouvernement du Canada de donner rapidement suite aux recommandations en suspens afin de renforcer la compétitivité de l'industrie du transport maritime, d'aider à atteindre les objectifs de la LMC et de la Politique nationale des transports.

Observation n° 9

Par exemple, les interventions ont entier tous les paliers de gouvernement. Depuis les régimes fiscaux complexes et redondants qui s'appliquent à l'industrie du transport maritime. Ils réclament la mise en place d'un régime unique d'imposition des propriétés foncières.

Securite

Il sera tant souhaitable que ce soit le gouvernement du Canada et non pas l'industrie du transport maritime qui prenne en charge les coûts de mise en œuvre des mesures de sécurité nationale.

Observation n° 9

L'Organisation maritime internationale s'occupe en permanence d'établir des lignes directrices de sécurité à l'intention de l'industrie du transport maritime. Les interventions et le Comité maritime. Lorsqu'il a été décidé de l'adoption rapide de mesures de sécurité uniformes pour protéger les infrastructures de transport maritimes du Canada conformément aux usages internationaux. Toutefois, le coût imposé dans l'intérêt des Canadiens de l'ensemble des mesures de sécurité après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 devrait être pris en charge par le gouvernement du Canada. Par exemple, le gouvernement fédéral des États-Unis finance dans

Le gouvernement du Canada devrait agir pour favoriser et resserrer la collaboration entre les palières de gouvernement du Québec et du Canada afin de développer le développement de l'industrie du transport maritime du Canada afin d'assurer la croissance de l'économie à l'échelle nationale, provinciale et municipale. Le gouvernement du Québec a déployé des efforts considérables afin de coordonner la présentation des services de transport maritime dans cette province.

Coopération intergouvernementale

A travers le Canada, les interventions ont fait valoir que les activités de transport maritime et leur importance dans l'économie canadienne sont pratiquement inconnues du public. L'industrie du transport maritime contribue dans une large mesure aux économies nationale, provinciales et municipales d'un océan à l'autre. Le gouvernement du Canada devrait aider à améliorer l'image du transport maritime dans l'opinion publique et sensibiliser la population à son importance (p. ex. une journée maritime nationale).

Sensibilisation du public au transport maritime

Le niveau d'activité dans les ports canadiens, le long des routes maritimes canadiennes et de la Voie maritime dépend de la densité du trafic maritime. Il bascera immédiatement si les coûts d'utilisation de ces infrastructures augmentent. L'ensemble de la communauté maritime canadienne a consillé au Comité d'appuyer les Commissions consulatives maritimes les Comités régionales et la Coalition maritime et industrielle nationale au sujet des droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne. Bien que les droits de vertu de la Loi sur les océans, le Comité est d'avis que cette question est également du ressort de l'article 4a) de la LMC.

Le Comité souhaité à l'idée lancée par la communauté maritime canadienne à l'effet qu'il faut abolir les droits de la LMC. Le Comité souhaite que la question soit traitée dans le cadre de la révision de la Loi sur les océans, le Comité est d'avis que cette question est également du ressort de l'article 4a) de la LMC.

Avantages du transport maritime pour l'environnement				Source : Soûdes et Saint-Laurent Vision 2000, Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent, Annexe 1 (2001).			
Index	Martime	Ferroviaire	Routier	Niveau de bruit	1	1,4	1,3
Consommation d'énergie	1	2,2	9,7	Accidents	1	13,7	74,7
Emissions atmosphériques	1	1,4	7,6	Deversements	1	10,0	37,5
Le long de la côte Est des États-Unis	Illustrer les limites preses pour réduire la circulation routière et tirer parti des avantages du transport maritime en faveur de l'environnement (tableau 2).			Niveau de bruit	1	1	1,4
Droits de services maritimes	Observation n° 5			Observation n° 4			
Le Comité partage l'avise des commissions consultatives maritimes régionales et de la Commission maritime et industrielle nationale au sujet de l'élimination de la Gare de Québec canadienne.	Le Comité partage l'avise des commissions consultatives maritimes régionales et de la Commission maritime et industrielle nationale au sujet de l'élimination de la Gare de Québec canadienne.			L'environnement			
Observation n° 6				Observation n° 6			
Le gouvernement du Canada devrait démeurer responsable du dragage des voies navigables jusqu'aux limites possibles et des ports publics et en assumer les coûts.	Le gouvernement du Canada devrait démeurer responsable du dragage des voies navigables jusqu'aux limites possibles et des ports publics et en assumer les coûts.			transports des marchandises par bateau canaux en Europe et l'augmentation du recyclage des transports maritimes. La réduction des coûts en restaurant possibles, dans une certaine mesure, de réseaux routiers sont colossaux. Il serait développement et d'amélioration des humaines. De plus, les coûts de pollution qui en résulte est préjudiciable à l'environnement comme à la santé des principaux axes routiers du Canada sont de plus en plus encourus et la pollution qui en résulte est la cause principale de Kyoto.			

Tableau 2

de l'aggrégateur et de l'agent d'État. Voie maritime, en raison des limites nombre de navires empêchent la clientèle. Ainsi, un moins grand économies d'échelle pour leurs clients. Ainsi, un moins grand nombre de navires empêchent la voie maritime, en raison des limites de l'aggrégateur et de l'agent d'État.

La Voie maritime se trouve aujourd'hui à la croisée des chemins. Pour être fructueuses, les initiatives de l'Etat en milieu avec la Voie maritime doivent faire appelle aux intervenants, notamment des gouvernements provinciaux et municipaux, de même que les partenaires des autres modes. La CGVMSL et les entrepreneurs doivent continuer d'envisager des moyens novateurs d'utilisation de la Voie maritime.

Le U.S. Army Corps of Engineers a proposé la réalisation d'une étude à long terme pour déterminer l'utilisation future de la Voie maritime. Même si la portée de cette étude a été considérablement réduite, on se questionne toujours à savoir si le gouvernement du Canada doit y participer à titre bilatéral comme l'ont suggéré de nombreux intervenants. Le Comité est d'avis qu'avant d'amorcer une telle étude, il faut commencer par reconnaître que la Voie maritime en général sont des éléments indispenables de notre politique nationale des transports actuelle et future.

- Dans le premier plan d'activités quinquennal de la CGVMSL, récemment créé, les coûts de renouvellement des actifs se chiffrent à environ 125 millions de dollars, ce qui comprendrait l'ensemble des dépenses d'entretien et d'investissement nécessaires à l'exploitation de la Voie maritime. Les coûts autorisés de renouvellement des actifs pour la période 2003-2004 à 2007-2008 se chiffrent à 170 millions de dollars, soit une hausse de 30 % par rapport au premier plan d'activités quinquennal. La CGVMSL estime que les coûts de renouvellement des actifs pour la période 2008-2013 se chiffrent à environ 330 millions de dollars.
 - Depuis 20 ans, les compagnies maritimes qui évoluent sur le marché international ont augmenté la taille de leurs navires afin de réaliser des économies qui évoluent sur le marché.

entraîne la migration des marchands vers les ports des États-Unis ou des transferts modaux. Les passagers de la Voie maritime, les droits de service de la Garde côtière et les droits de dégagement ne sont que quelques exemples de facteurs qui contribuent à cette augmentation des coûts.

La Voie maritime est aujourd'hui le seul moyen utilisé à 50 % de sa capacité et n'en ne laisse presque pas une éventuelle hausse du trafic sans d'importantes réformes politiques. Certains paramètres du principe de l'utilisateur payeur ont eu pour effet de majorer les coûts d'exploitation des navires au Canada par rapport à d'autres modes de transport. La baisse du trafic se traduit par une majoration des coûts, laquelle

comme source de matières premières, ce qui entraîne une baisse encore plus importante du trafic sur la Voie maritime. Alors que les marchandises conteneuriennes constituent le secteur du commerce international qui connaît la plus forte croissance, la Voie maritime n'en bénéficie pas. A l'heure actuelle, la quasi-totalité du trafic conteneurié est provenante du cœur de l'Amérique du Nord par la route ou par le train. Certaines marchandises en vrac classiques, comme les céréales, sont assurées par les pâtes et papier, agroindustrielles et bois d'œuvre, les produits au transport conteneurié.

- Les changements de modes d'expédition dans la Voie maritime, l'Amérique du Nord. Le commerce du bateau canadien a connu un important révement des ventes de la Russie et de l'Europe vers l'Asie, et la majorité des exportations de bale sont désormais expédiées vers les ports de la côte Ouest au détriment de la Voie maritime. L'industrie sidérurgique canadienne utilise aujourd'hui moins de charbon et de raison de nouvelles technologies, comme les installations de refusio et l'utilisation des mitrailles d'acier

La Voie maritime est en service depuis près de 50 ans. Durant cette période, des navires nationaux et étrangers y ont transporté des milliards de tonnes de marchandises jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord. Des industries, des ports et des collectivités dépendent de la Voie maritime pour leurs services de transport et leur subsistance.

Depuis dix ans, plusieurs facteurs ont eu un impact sur l'exploitation de la Voie maritime, notamment les suivants :

dot continuer de tre un élément indispensable du futur réseau de transport de notre pays.

- que l'industrie du transport maritime et les infrastructures contribuent font partie intégrante de l'économie du Canada et au bien-être de tous les Canadiens. Les investissements dans le transport maritime devraient être prioritaires et engagées de manière à préserver et améliorer notre qualité de vie.
 - que le Gouvernement du Canada de concert avec l'industrie maritime réalisent la Politique maritime nationale en tenant compte de nationale et les dirigeants du secteur privé, doivent travailler à l'élimination d'obstacles institutionnels qui entravent ou qui retardent sérieusement la mise à l'investissement.

La Voie maritime du Saint-Laurent

Tous les paliers de gouvernement, de concert avec les dirigeants du secteur privé, doivent travailler à l'élimination d'obstacles institutionnels qui entravent ou qui retardent sérieusement la mise en place de mesures d'encouragement à l'investissement.

3. 11 NOVEMBER

L'industrie du transport maritime
dragage et d'autres services pour
voie maritime, des activités de
infrastructures portuaires, de la
stratégique nationale des
devisat reconnaissance l'importance
lieu, le gouvernement du Canada
production industrielle. En premier
du transport maritime et de la
l'intégration des secteurs
du transport maritime et de la

- que seul le gouvernement du Canada peut assumer le leadership nécessaire pour encourager et faciliter la collaboration entre les intervenants du secteur du transport maritime (sans oublier les gouvernements provinciaux et municipaux). Pour constituer sur les fondements créés par la Loi maritime maritime nationale et la Loi maritime fédérale responsables de l'industrie et du commerce international.
 - que l'industrie du transport maritime et l'industrie des infrastructures maritimes font partie intégrante de l'économie du Canada et contribuent considérablement au bien-être de tous les Canadiens.
 - Les investissements dans le transport maritime devraient être planifiés et engagés de manière à préserver et améliorer notre qualité de vie.
 - que le gouvernement du Canada dé connecte avec l'industrie maritime réalisent la Politique maritime nationale en tenant compte de

chapitre 10 | OBSERVATIONS

Chapitre 10

Un élément de discorde a trait aux « sites » des traversiers, c'est-à-dire les ports et les gares maritimes qui utilisent les services de traversier. Les tenants de la cession de ces installations aux exploitants de traversiers font état de la nécessité d'investissements importants pour assurer le maintien ou l'amélioration des services. Les opposants craignent la création de monopoles exercés par le contrôle des gares maritimes. Le Comité

dans les services de traversier, le gouvernement du Canada devrait faire en sorte qu'il y ait accès juste et équitable des ports et des gares de traversiers en faveur des exploitants existants et éventuels. Ceci permettrait la concrétisation des politiques de commercialisation encadrées dans la LMC.

« sites » des traversiers, c'est-à-dire les ports et les gares maritimes qui utilisent les services de traversier. Les tenants de la cession de ces installations aux exploitants de traversiers font état de la nécessité d'investissements importants pour assurer le maintien ou l'amélioration des services. Les opposants craignent la création de monopoles exercés par le contrôle des gares maritimes. Le Comité

Chapitre 9

Recommandation relatives aux traversiers

Recommandation 9.1	La LMC contient des dispositions concernant les services de traversier qui sont du ressort de Marine Atlantic	qui sont du ressort de SCC. La LMC prévoit le maintien des services garantis par la constitution et la présentation de « services analogues » sur d'autres routes. Le principal pourvoyeur de services doit être le secteur privé, moyennant l'aide financière du gouvernement du Canada au besoin, ainsi que les gouvernements provinciaux et quelques autres parties intéressées et qualifiées. En général, on a jugé que ce processus donne un résultat concluant, et les résultats de cette politique.	La LMC contient des dispositions concernant les services de traversier de monopole.
---------------------------	--	---	--

chapitre 8 | RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PILLAGE

Ménoumant des inquiétudes sur l'équilibre et l'équilibre, certains entrepreneurs, en particulier les représentants des groupes d'usagers, pensent que la définition, la composition et les responsabilités des conseils d'administration des entreprises, et ce, en fonction d'une meilleure connaissance de l'industrie maritime.

La procédure de sélection des membres des conseils des Administrations de pilotage devrait être officielle pour consacrer l'usage actuel qui consiste à sélectionner les administrateurs de telle manière que chaque conseil compte au moins deux membres représentant chacun des groupes suivants : l'industrie des transports, les pilotes et le grand public. La Loi sur le pilotage devrait aussi contenir une disposition sur « les connaissances et l'expérience », laquelle devrait s'inspirer des paragraphes 15(1) et (2) de la LMC.

Administrations de pilotage

(3) La démission offre choisie par l'arbitre est définitive et obligatoire et est imcorporee au contrat de louage de services renouvelé, ledquel prend effet à la date d'expiration du contrat précédent.

(4) Les honoraires du médiateur ou de l'arbitre sont à la charge des parties au contrat en parts égales

(2) L'arbitre dispose d'un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle il en est saisi.

La partie 7 de la LMC ne traite que de certains amendements à la LMC qui régime de déminier des interventions devant le Comité au sujet de certaines observations formulées des observateurs devant le Comité. Les interventions ont été introduites par l'article 15.2 de la Loi sur le pilotage, qui dit ceci :

15.2(1) Chaque partie au contrat est tenue de faire parvenir à l'arbitre — ainsi qu'à la partie adverse — sa dernière offre sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

(2) L'arbitre dispose d'un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle il en est saisi.

La partie 7 de la LMC ne traite que de certains amendements à la LMC qui régiment les interventions devant le Comité au sujet de certaines observations formulées des observateurs devant le Comité. Les interventions ont été introduites par l'article 15.2 de la Loi sur le pilotage, qui dit ceci :

Le mandat du Comité est donc limité, en ce qui concerne le pilotage, à l'examen de ces dernières offres sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

Le mandat du Comité est donc limité, en ce qui concerne le pilotage, à l'examen de ces dernières offres sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

La Loi sur le pilotage devrait être amendée pour y incorporer une disposition analogue à l'article 164(1) de la Loi sur les transports au Canada en ce qui concerne la demande de renseignements complémentaires par un arbitre.

Recommandation 8.1

Arbitrage

La partie 7 de la LMC ne traite que de certains amendements à la LMC qui régiment les interventions devant le Comité au sujet de certaines observations formulées des observateurs sur les activités de pilotage dans la section des autres recommandations. Le Comité recommande la Loi sur le pilotage, à l'examen de ces dernières offres sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

Le Comité recommande la Loi sur le pilotage, à l'examen de ces dernières offres sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

La partie 7 de la LMC ne traite que de certains amendements à la Loi sur le pilotage. Le Comité recommande la Loi sur le pilotage, à l'examen de ces dernières offres sur toutes les questions qui demeurent en litige, dans les cinq jours suivant la date à laquelle il en est saisi.

Chapitre 8

L'Association des pilotes maritimes du Canada (Atlantic) affirme que les sondages bathymétriques. Des problèmes de sécurité risquent de surgrir lorsqu'un navire entreprend une croisière dans tous les ports publics, y compris ceux qui ont été cédés.

Le gouvernement du Canada devrait continuer à exercer son autorité en matière d'environnement, de navigation, de trafic et de sécurité pour atténuer les objets de la LMC, des provinces et le renforcement du rôle des ports publics comme facteurs de croissance économique.

Recommandation 7.5

Il est indispensable que le Fonds de privilégié l'établissement de politiques et que le gouvernement du Canada cesse d'assurer d'exister par ou avec les gouvernements provinciaux qui ont manifesté un intérêt pour l'organisation et l'exploitation des ports publics situés à l'intérieur de leurs territoires.

Le maintien et le renforcement du rôle des ports publics comme facteurs de croissance économique.

Les provinces et les usagers sont nombreux à se préoccuper de l'absence d'une politique prévoyante et nationaux et internationaux.

Pour atténuer les objets de la LMC, il est indispensable que le Fonds de privilégié l'établissement de politiques et que le gouvernement du Canada cesse d'assurer d'exister par ou avec les gouvernements provinciaux qui ont manifesté un intérêt pour l'organisation et l'exploitation des ports publics situés à l'intérieur de leurs territoires.

On a signalé à l'attention du Comité que les ports publics en instance de

le dragage et les aides à la navigation, notamment les terrains et bâtiments, infrastructures des ports publics, continuer d'assurer l'entretien des gouvernement du Canada devrait continuer d'assurer l'entretien des ports publics, empêche la mise à jour des cartes marines. La Société Impériale a soulevé les résultats de ces sondages, ce qui les ports publics omettent de transmettre les objections analogues.

Recommandation 7.4

Le gouvernement du Canada devrait continuer d'assurer l'entretien des ports publics, notamment les terrains et bâtiments, infrastructures des ports publics, jusqu'à leur cessation effective.

On a signalé à l'attention du Comité que les ports publics en instance de

En guise de réponse au programme de cessation du gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec a mis l'accent sur l'importance des ports en général, et des ports publics en particulier, ainsi que sur leur impact sur l'économie provinciale. Son intention est de veiller à ce que les ports publics et les APC collaborent pour servir au mieux les intérêts de tous les intervenants. Un forum composé de représentants du gouvernement du Québec et de nombreux ports publics et APC jugés importants pour l'économie du Québec, mis sur pied pour entre autres assurer l'utilisation efficace et homogène de la LMC et pour s'assurer que les ports publics touchés sont bien entendus et bénéficiant d'une aide suffisante. Le plan du gouvernement du Québec a été élaboré en fonction des objectifs de la LMC et pour s'assurer que les ports publics sont bien entendus et bénéficiant d'une aide suffisante.

un rôle important à l'échelle régionale, pour provincial et même nationale. Pour que les ports publics puissent continuer à soutenir efficacement les intérêts locaux, provinciaux et nationaux, le gouvernement du Canada doit élaborer une politique qui garantira l'utilisation efficace des ports publics. La LMC offre de reconnaitre leur contribution à l'économie. Le gouvernement ne s'est pas encore

La Politique maritime nationale de 1995 définit la position de l'Etat sur les ports publics. Certains de ces ports devaient être cédés aux gouvernements provinciaux, aux municipalités, aux organismes d'intérêt local, à des intérêts privés ou à d'autres groupes grâce à un Fonds fédéral de cession des ports d'une valeur de 125 millions de dollars. Le gouvernement espérait que des intérêts provinciaux et locaux assureraien t la gestion des ports publics cédés, offrant ainsi de meilleures services à moins de couts en se concentrant essentiellement sur les besoins des communautés locales. Le gouvernement a prorogé le programme de cession des ports, qui devait à l'origine prendre fin le 31 mars 2002, jusqu'au 31 mars 2003, date à laquelle Transports Canada devait

chapitre 7

La Société est tenue de faire publier un avis sur son site Web ou dans un journal à grand tirage de chaque bonne mentionnée dans L'entente, au moins 30 jours avant l'assemblée générale qui donne lieu à la date de celle-ci et portant que la partie de celles de ses activités qui sont liées aux états financiers qui concernent les établissement commercial principal pour consultation. (modification en surveillance)

Recommandation 6.3

Latrice 83(2) de la LMC devrait être modifiée pour se lire ainsi :

Publication des avis

signes avec l'Association des armateurs canadiennes et la Fédération maritime du Canada. La procédure a donné de bons résultats depuis quatre ans, mais elle ne peut s'appliquer aux usagers qui ne sont pas membres de ces organismes. C'est pourquoi il faudrait reexaminer les dispositions d'applications qui connectent la partie 4 de la LMC.

La CGVMSL a créé un Comité d'examen interne chargé de traiter les nombreuses infractions qui sont commises chaque année au règlement. Les amendes sont généralement minimes et la plupart des infractions sont traitées à une vitesse excessive ou à un tirant d'eau excessif. Des protocoles d'entente sur ces questions ont été recommandation 6.2

La Voie maritime sont d'avis qu'une procédure administrative moins coûteuse et plus expéditive pourrait être mise en place. La plupart des usagers de la Voie maritime sont d'accord avec ce système soit immédiatement lourd, soit minime, il semble que d'infraction mineure, il semble que à identifier. Cependant, pour des cas impliquant des propriétaires difficiles aux plus graves infractions ou aux fautes de régime d'application peut convenir étapes du système judiciaire. Ce type de procédures doivent franchir toutes les de longs retards pendant que les aux propriétaires d'un navire, de même qu'à la CGVMSL, et peuvent entraîner pratiques peuvent coûter très cher l'entremise des tribunaux. Or, ces d'un navire et de sa cargaison par maritimes standards comme la saisie la Voie maritime et prévoit des recours d'application des règlements régissant La partie 4 de la LMC traite du contrôle d'avoir commis des infractions à la LMC.

et à la libération des navires accusés

comme un exemple très convaincant. D'autres segments de l'industrie en particulier dans le secteur maritime. considèrent ce modèle de gestion comme un exemple très convaincant. La partie 4 de la LMC devrait être recommandée pour assurer qu'elle recommandation 6.1

commerciale et opérationnelle. son siège social là où il le juge maritime du Saint-Laurent d'implanter Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent d'implanter Cornwall (Ontario) le siège social de que l'obligation de maintenir à Plusieurs entrepreneurs ont mentionné la Corporation limite sa capacité à exploiter la Voie maritime avec le maximum d'efficacité et de rentabilité. Le Comité en convient et ne voit aucune justification commerciale ou pratique à cet état de fait.

commerciale et opérationnelle. approche, dans une optique son siège social là où il le juge conseil d'administration de la Corporation de permettre au article 97(2) de la LMC devrait être modifié pour permettre au conseil d'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent d'implanter Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent d'implanter Cornwall (Ontario) le siège social de que l'obligation de maintenir à Plusieurs entrepreneurs ont mentionné la Corporation limite sa capacité à exploiter la Voie maritime avec le maximum d'efficacité et de rentabilité. Le Comité en convient et ne voit aucune justification commerciale ou pratique à cet état de fait.

Chapitre 6

Recommandations relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent

La commercialisation de la gesction et de l'exploitation de la portion canadienne de la Voie maritime, réalisée en 1998 en vertu de la LMC, a remporté un succès retentissant, si l'on en croit la grande majorité des mémoires que le Comité a reçus.

expéditeurs préfèrent néanmoins que la majorité des nominations soient faites directement par les usagers des APC. De nombreux intermédiaires souhaitent que les usagers siégent aux conseils des APC, comme cela est autorisé pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le Comité ne voit aucune raison pour laduelle les candidats aux postes d'administrateur des APC ne pourraient pas être des représentants d'un document qualité des usagers. Il y a quantité d'avantages à avoir des personnes expérimentées et avérées au sein d'un conseil, surtout dans le cas des plus petits ports où il se peut que le bassin de candidats ne soit pas très important. Les Lettres patentes des APC contiennent des directives sur les conflits d'intérêts qui devraient suffire à apaiser l'impatience des administrateurs à cet égard.

Selon l'article 14(1) de la LMC, le gouvernement en conseil nomme un administrateur proposé par le ministre; les municipalités mentionnées dans les lettres patentes nomment un administrateur; les provinces mentionnées dans les lettres patentes nomment un ou deux administrateurs, selon ce que prévoient celles-ci; le gouverneur en conséquence nomme les autres candidats proposés par le ministre en consultation avec les utilisateurs d'utilisateurs mentionnés dans les lettres patentes. Certaines personnes ne peuvent être nommées administrateurs, notamment les représentants élus, les non-residents et les administrateurs, les gestionnaires ou les employés des usagers d'un port.

L'APC est en accord avec les critères existants sur la composition du conseil des APC. Les administrateurs et les membres

souhaitée par les expéditeurs et déclarant que toute idée de fusion doit faire l'objet de consultations publiques.

Recommandation 5.16

Pour nommer les administrateurs des APC, le ministre devrait désigner des personnes inscrites sur la liste des candidats recommandées par le comité de mise en candidature des usagers.

Au cas où le comité proposerait un nombre insuffisant de candidats, le ministre pourra désigner toute autre personne qualifiée.

Recommandation 5.17

La LMC devrait être modifiée pour permettre à une personne qui est administrateur, gestionnaire ou employé d'un usager, de faire partie du conseil d'administration d'une APC.

Le Comité a voulu répondre aux préoccupations des usagers qui souhaitent que les candidats les mieux

séleghent au conseil d'une APC est fixe dans les lettres patentes et varie de sept à onze. À l'exception de Vancouver (neuf), les APC ont un conseil d'administration composé de sept personnes.

Intérêts. Le nombre d'administrateurs qui

d'administration pour défendre leurs

qualités soient nommés au sein du conseil

en dépit de la recommandation de l'AAPC,

particulier celle des ports américains.

En effet, les portes craignent en général que les fusions des ports créent des usagers

de mieux faire face à la concurrence, en

planification stratégique) pour leur permettre

types d'activités entre les APC (p. ex. la

des fusions ou le partage de différents

de Vancouver a proposé que la LMC prévoie

convenable. L'Administration portuaire

par une analyse de rentabilité réaliste et

à la condition qu'une telle alliance soit établie

LMC pour permettre aux APC de fusionner,

L'AAPC a recommandé de modifier la

des APC.

decision finale d'intégrer ou de fusionner

intervenants concernés participant à la

devrait faire en sorte que tous les

(1) de la LMC. La procédure de fusion

politique maritime nationale et de l'articule

autorisera les fusions d'APC lorsque l'entité

La LMC devrait être modifiée pour

Recommandation 5.15

de consultations publiques.

que toute idée de fusion doit faire l'objet

souhaitée par les expéditeurs et déclarant

la recommandation 5.15.

Fusions d'Administrations portuaires canadiennes

Recommandation 5.16

Gouvernance

examen de la loi maritime du Canada

ces fusions n'éliminent la concurrence usagères des ports créant en général que En outre, les exploitants de terminaux et les satisfait de la structure actuelle des ports.

Bas-Fraser en C.-B. qui se sont déclarés l'idée de fusionner les ports de la vallée du

ses partenaires se sont dès préoccupés par

l'Administration portuaire de Fraser River et

En dépit de la recommandation de l'AAPC,

de mieux faire face à la concurrence, en

types d'activités entre les APC (p. ex. la

des fusions ou le partage de différents

de Vancouver a proposé que la LMC prévoie

convenable. L'Administration portuaire

à la condition qu'une telle alliance soit établie

LMC pour permettre aux APC de fusionner,

L'AAPC a recommandé de modifier la

des APC.

intervenants concernés participant à la

devrait faire en sorte que tous les

qui en résulte répond aux objectifs de la

Politique maritime nationale et de l'articule

autorisera les fusions d'APC lorsque l'entité

La LMC devrait être modifiée pour

Recommandation 5.15

Fusions d'Administrations portuaires canadiennes

Les conseils d'administration des APC ont des responsabilités et des obligations fiduciaires et juridiques semblables à celles d'une société du secteur privé en vertu de l'article 22(1) de la LMC. Pour s'acquitter de leurs fonctions, les administrateurs doivent s'assurer que les autorisations ou les interdictions appropriées sont rigoureusement appliquées aux activités qui se déroulent sur les terrains ou dans les eaux navigables du port.

Certains conseils d'administration des APC ont obtenu des avis juridiques et ont déclaré craindre qu'en vertu du régime législatif et réglementaire en vigueur, ils risquent, comme les APC, de porter atteinte à la sécurité dans un port ou d'autres impacts environnementaux en zone portuaire. Les APC souhaitent que d'effluents dans un port ou d'autres d'être tenus responsables du rejet.

LMC pour que ni les APC, ni leurs administrateurs et gestionnaires ne soient tenus responsables des problèmes environnementaux qui existaient avant leur création. Lorsque le gouvernement du Canada a été impliqué dans des activités entraînant des risques environnementaux, il est alors dérisoires et imprudent que les APC et leurs administrateurs ou les gestionnaires soient tenus responsables des conséquences de telles actions.

En vertu de l'article 62 de la LMC, le gouvernement du Canada a adopté la recommandation 5.12 sur l'application des certaines recommandations portuaires. Ce règlement interdit tout acte ou omission dans le port ayant ou risquant d'avoir des effets négatifs sur la sécurité ou la santé des personnes qui, notamment, « compromet[tent] la sécurité ou la santé des personnes se trouvant dans le port », « cause[nt] des dégâts une nuisance », « cause[nt] des conséquences matériels » et « cause[nt] des dégâts protéction de l'environnement.

Environnement

Responsabilité

Recommandation 5.12

Environnement

Tous les radiateurs au fil

Lorsque des ministères vendent des biens immobiliers fédéraux qu'ils administrent, les produits sont versés au Trésor public. Il existe un moyen qui leur permet de récupérer une partie ou la totalité de ces produits auprès du Conseil du Trésor, mais il n'existe aucun mécanisme comparable pour les APC.

L'APAC a demandé que l'article 46 de la LMC soit révisé pour permettre à une APC de conserver les produits de la vente des biens immobiliers fédéraux dans le but de réinvestir dans les installations portuaires. L'APAC est d'accord avec si l'on permet aux APC de conserver les produits portuaires, cela leur permettra de développer leurs activités et d'améliorer leurs infrastructures en accord avec leur mandat de gestion. Cela favorisera également l'aménagement d'un réseau portuaire national efficace et concurrentiel, ce qui est conforme à la politique maritime nationale.

De nombreux intervements sont favorables au fait que les ports puissent conserver les produits de la vente des biens immobiliers fédéraux. Ils suffisent toutefois que ces fonds doivent servir à l'amélioration des infrastructures et non pas à compenser les dépenses d'exploitation.

Avant l'entrée en vigueur de la LMC, les administrations portuaires selon certaines conditions. À l'heure actuelle, les APC ne sont qu'une disposer des biens immobiliers excédentaires ou à concurrence des transactions qui durent depuis des années, ceci en raison du temps et des investissements requis et parce qu'elles ne peuvent pas conserver les produits de la vente ni réclamer au gouvernement du Canada le remboursement des cotisations administratives sy rapporlant.

Tous les produits d'une APC retiennent l'attribution d'un bien immobilier fédéral sous sa gestion devraient être versés dans un fonds de fiducie ou un fonds distinct pour que l'APC puisse les réinvestir dans ses infrastructures.

selon qu'il s'agit d'un achat, d'une vente ou d'un échange. La complexité de la procédure d'approbation et les dispositions d'autres lois et règlements empêchent les APC de boucler ces transactions dans des délais raisonnables. C'est pourquoi il faudrait que le gouvernement du Canada modifie la LMC pour accélérer les transactions immobilières.

La procédure d'approbation pour l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers fédéraux gérés par les APC est à ce point complexe et fastidieuse que celles-ci hésitent le fait que les APC n'ont pas le droit de conserver les produits de la vente, ce qui ne les incite guère à envisager ce type de transactions. En revanche, les APC optent fréquemment pour la location des biens immobiliers excédentaires, ce qui n'est pas toujours la solution commerciale la plus avantageuse.

L'article 44(6) de la LMC stipule qu'une loi réglementaire ne peut gérer, Administrer portuaire ne peut gérer, des terrains qui sont des biens immobiliers fédéraux, alors que l'annexe C donne la liste des terrains non fédéraux. Dans les faits, les biens immobiliers qui sont mentionnés dans ces lettres patentes, l'annexe B des lettres patentes d'une APC donne la liste des terrains qui sont des biens immobiliers fédéraux, alors que l'annexe C donne la liste des terrains non fédéraux. Dans les faits, les biens immobiliers qui sont mentionnés dans l'annexe B sont les immeubles occupés et détenus que les APC ont acheté, vendu ou échangé.

Le fait que les APC n'ont pas le droit de conserver les produits de la vente, ce qui ne les incite guère à envisager ce type de transactions. En revanche, les APC optent fréquemment pour la location des biens immobiliers excédentaires, ce qui n'est pas toujours la solution commerciale la plus avantageuse.

Les biens immobiliers qui sont mentionnés dans l'annexe B sont les immeubles occupés et détenus que les APC ont acheté, vendu ou échangé.

Le Comité soucrit à l'interprétation de la LMC par la Cour d'appel fédérale et estime qu'il serait inopportun de modifier la loi pour permettre la révision de ces contrats en fonction des conditions économiques. Pour permettre la révision de ces contrats, il faut établir un délai raisonnable pour effectuer ces opérations et rationaliser afin que les APC devraient être modifiés afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers non fédéraux contre des biens immobiliers fédéraux dont la valeur marchande est comparable ou supérieure.

Recommandation 5.9

Le sous-paragraphé 46(1)b)(i) de la LMC devrait être modifié afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers fédéraux pour l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers et l'échange de biens immobiliers fédéraux devraient être modifiés afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers fédéraux contre des biens immobiliers non fédéraux dont la valeur marchande est comparable ou supérieure.

Recommandation 5.8

Achat, aliénation et échange

Biens immobiliers fédéraux

Le Comité soucrit à l'interprétation de la LMC par la Cour d'appel fédérale et estime qu'il sera utile de modifier la loi pour permettre la révision de ces contrats en fonction des conditions économiques. Pour permettre la révision de ces contrats, il faut établir un délai raisonnable pour effectuer ces opérations et rationaliser afin que les APC devraient être modifiés afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers fédéraux pour l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers et l'échange de biens immobiliers fédéraux devraient être modifiés afin de permettre aux APC d'échanger des biens immobiliers non fédéraux dont la valeur marchande est comparable ou supérieure.

Recomendación 5.7

Droits et baux

aux PTIIF) et sur la compétitivité avec les ports américains. Pour certaines APC, les PTIIF représentent un coût de près de 25 % de leurs revenus bruts et, dans certains cas, ces paiements sont supérieurs à leur bénéfice net. Les APC font observer que le gouvernement fédéral verse des PTIIF pour les voies navigables et les installations qui apparaissent à l'état et qui sont gérées par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). Les APC soutiennent que le gouvernement du Canada doit davantage faire pour les terrains fédéraux verser des PTIIF sur les terrains fédéraux qu'elles gèrent, en coordination avec le traitement dont bénéficie la CGVMSL.

En revanche, les exploitants de terminaux
les expéditeurs précisent une modification
de la LMC pour confirmer que les droits
décolonial des banques doivent être assujettis à
la définition des droits figurant dans la LMC.
Sont favorables à la création d'un mécanisme
de règlement des différends entre les usagers
d'un port et les APC, prévoyant un recours
à l'arbitrage ou à un examen de l'Office des
transports du Canada.

La définition des droits soit modifiée pour exclure les frais de location et de loyer. Elle soutient que si l'article 50 de la LMC visait chaque convention de bail, licence, ou autre, cela aboutirait à des contestations judiciaires constantes et résulteraient en un véritable chaos législatif pour les APC. Cela entraînerait du bénéfice net, étant donné que chaque bail pourrait être rouvert pour être à nouveau négocié. Les APC estiment que les deux sont des contrats commerciaux négociés librement entre deux parties pour l'utilisation des terrains portuaires. Elles estiment que ces conventions ne doivent pas faire l'objet d'un examen administratif, car elles sont confidentielles et elles reflètent la logique confidentielle.

la Cour d'appel fédérale a décreté que les frais de location ne sont pas des droits au sens de la LMC et que les articles 49 et 50 de la LMC ne s'appliquent pas à ces frais.

Paiements tenant lieu d'impôts fonciers

Lorsque le gouvernement du Canada continue d'être propriétaire de terrains dans les limites d'une APC, il devrait effectuer des paiements tenant lieu d'impôts fonciers sur les terrains qui lui appartiennent.

Recommandation 5.6

Selon le droit constitutionnel canadien, les activités et les biens de l'Etat ne sont généralement pas imposables à l'échelle provinciale ou municipale. Une telle exonération s'applique aux activités auxquelles l'Etat se livre directement ou par l'entremise de ses mandataires. Même si le gouvernement du Canada est volontairement une part équitable des exonérée d'impôt depuis 1950, il assume des dépenses des administrations locales dans les municipalités où il possède des biens soit des dépenses des administrations locales, soit des contributions au gouvernement aux dépenses des administrations locales.

Toutes les APC, à l'exception de l'Administration portuaire de Montréal, ont dénoncé l'obligation de PTIF. Leurs critiques portent essentiellement sur les questions de viabilité financière (en tenant lieu d'impôts fonciers (PTIF)).

Les municipalités sous l'appellation de paiements designées sous l'appellation de paiements sont maintenues en vigueur leurs lettres patentes, pour l'utilisation de ses actifs et pour des dividendes au gouvernement du Canada puisqu'il est opportun que les APC paient du gouvernement.

Le Comité pense que ces dividendes doivent être perçus comme un flux de revenus nets de chaque APC et ne devraient pas visant à neutraliser les dépenses du réseau de transport maritime.

Il convient en vigueur leurs lettres patentes, pour l'utilisation de ses actifs et pour des dividendes au gouvernement du Canada puisqu'il est opportun que les APC paient du gouvernement.

Le AAPC soutient que les frais calculés sur les installations à des tiers. C'est pourquoi I'AAPC soutient que les frais calculés sur les installations, comme les Administrations intermédiaires, certains portuaires de Halifax et de Montréal, avec les pratiques commerciales reconnues et avec la notion de « commercialisation » de revenus nets, estimaient que cela cadre mieux paraissent favorables au paiement d'une redérence annuelle calculée d'après les portuaires de Halifax et de Montréal, intermédiaires et portuaires nationaux.

La plupart des ports membres de l'AAPC, de même que les exploitants de terminaux, les gouvernements municipaux et provinciaux, les syndicats et d'autres intermédiaires et portuaires nationaux.

I'AAPC soutient que les frais calculés sur les installations à des tiers. C'est pourquoi au moins servir à l'aménagement d'un futur de quoi, selon elle, ces frais devraient tout revenus bruts devraient être abolis. A défaut de quoi, selon elle, ces frais devraient tout au réseau portuaire national.

L'APC soutient que, dans bien des cas, les frais calculés sur les revenus bruts sont effectivement fédéral un rendement sur l'utilisation de ses actifs. Les lettres patentes de chaque APC établissent la formule de calcul des frais annuels sur ses revenus bruts.

L'APC soutient que, dans bien des cas, les portuaires afin d'avoir un réseau portuaire efficace et compétitif. Dans certains cas, ces frais peuvent faire courir des risques pour renvoyer leurs lettres patentes, les APC financiers aux APC, réduisant ainsi leur autonomie financière. Pour maintenir en vigueur leurs lettres patentes, les APC doivent payer ces frais. A défaut d'agir ainsi, une APC devient incapable de s'acquitter des obligations qui lui échoient.

Des inquiétudes sont également observables entre les APC, car certaines d'entre elles ne sont que propriétaires d'installations portuaires louées à des tiers, alors que d'autres exploitent elles-mêmes leurs installations. Dans le premier cas, ce sont les locataires du secteur privé qui assument les coûts d'exploitation tandis que les revenus des ports exploitants sont dans une large mesure neutralisés par leurs dépenses d'exploitation. Il en résulte que les portuaires exploitants paient des frais plus élevés sur leurs revenus bruts par rapport aux liquidités dont ils disposent, alors que ce n'est pas le cas pour les ports qui louent leurs revenus bruts par rapport aux bruts d'une APC. Cela procure au paiement de frais calculés sur les revenus L'alinea 8(2)h) de la LMC prévoit le pourcentage du revenu net d'une APC.

Les frais payables au gouvernement fédéral devraient être calculés en pourcentage du revenu net d'une APC. Ces deux éléments détermineront le pourcentage du revenu net d'une APC.

Recommandation 5.5

Frais calculés sur les revenus bruts

Outre le financement direct et les autres formes d'aide apportées à l'échelle fédérale, des états et des municipalités, les ports des États-Unis bénéficient d'un traitement fiscal spécial pour les garanties données aux ports américains peuvent émettre des prêts selon certaines conditions. Certains ports américains peuvent émettre des obligations exonérées d'impôt dont l'effet est de réduire considérablement le coût à la constitution d'un régime fiscal plus avantageux afin de faciliter l'accès au financement des APC et favoriser les investissements du secteur privé dans celles-ci. Le Comité est également d'accord avec le gouvernement du Canada devrait offrir d'autres mesures d'incention que le gouvernement du Canada devrait accorder aux investisseurs d'infrastructures et aux APC pour atteindre ce but.

<p>millions de dollars. Une APC doit donc faire appel au secteur privé pour se procurer les capitaux nécessaires, lesquels sont accordés uniquement sur la base de ses recettes futures puisqu'elle ne peut fournir de biens immobiliers fédéraux en garantie.</p> <p>L'APC recommande de lever toutes les limites d'emprunt dans la LMC, et un bon nombre d'intervenants (expédiateurs, gouvernements, travailleurs portuaires, etc.) recommandent de laisser le soin aux établissements publics d'établir les limites d'emprunt. Il n'en reste pas moins que d'emprunt. Les limites d'emprunt qui figurent dans les lettres patentes servent l'intérêt du public en protégeant l'intégrité financière des APC.</p> <p>Le Comité est d'accord que les APC doivent continuer à se prévaloir du régime en place à demander, au besoin, une hausse de leurs limites d'emprunt. Cependant, la procédure d'approbation doit être simplifiée pour faire en sorte que les APC puissent réaliser leurs projets dans des délais raisonnables.</p> <p>Recommandation 5.4</p>	<p>Le gouvernement devrait également songer à nouvelles infrastructures portuaires comme les obligations exonérées d'impôt d'autres modes de financement d'imposte aux APC de financez des travaux comme les obligations exonérées d'impôt d'infrastructures importantes. Celle-ci affirme pas aux APC de financer des travaux limitée par le niveau de liquidités ne permet L'APC soutient que la capacité d'emprunt maritimes pouvant couvrir des centaines de fois le financement de nouveaux terminaux des fonds dont elle aurait besoin pour assurer que la LMC empêche une APC d'emprunter d'infrastructures importantes. Celle-ci affirme pas aux APC de financer des travaux limitée par le niveau de liquidités ne permet L'APC soutient que la capacité d'emprunt et fastidieuse.</p> <p>mais cette procédure peut s'avérer longue au moment où les limites d'emprunt, certaines APC ont sollicité et obtenu une supplémentaires le permettant. À ce jour, approuver l'émission des lettres patentes limite et le gouverneur en conseil peut déclencher au ministre de hausser cette d'emprunt. Toutes les APC ont la possibilité de déclencher au ministre de hausser cette d'emprunt une limite de ses pouvoirs les lettres patentes d'une APC doivent composer une limite de ses pouvoirs les limites d'emprunt visant à hausser les d'approbation et rationnelles afin de projets dans un délai raisonnable.</p> <p>La même 8(2)(l) de la LMC prévoit que L'APC recommande de lever toutes les limites d'emprunt et rationnelles afin de projets dans un délai raisonnable.</p> <p>Les procédures de demande et les limites d'emprunt devraient être d'approbation visant à hausser les limites d'emprunt et rationnelles afin de projets dans un délai raisonnable.</p> <p>Les limites d'emprunt des APC</p>
<p>examen de la LOI MARITIME DU CANADA</p> <p>publiques pour les infrastructures portuaires. Ces points de vue bénéficient de l'appui général de tous les intervenants.</p> <p>millions de dollars. Une APC doit donc faire appel au secteur privé pour se procurer les capitaux nécessaires, lesquels sont accordés uniquement sur la base de ses recettes futures puisqu'elle ne peut fournir de biens immobiliers fédéraux en garantie.</p> <p>L'APC recommande de lever toutes les limites d'emprunt dans la LMC, et un bon nombre d'intervenants (expédiateurs, gouvernements, travailleurs portuaires, etc.) recommandent de laisser le soin aux établissements publics d'établir les limites d'emprunt. Il n'en reste pas moins que d'emprunt. Les limites d'emprunt qui figurent dans les lettres patentes servent l'intérêt du public en protégeant l'intégrité financière des APC.</p> <p>Le Comité est d'accord que les APC doivent continuer à se prévaloir du régime en place à demander, au besoin, une hausse de leurs limites d'emprunt. Cependant, la procédure d'approbation doit être simplifiée pour faire en sorte que les APC puissent réaliser leurs projets dans des délais raisonnables.</p> <p>Recommandation 5.3</p>	<p>Le gouvernement devrait également songer à nouvelles infrastructures portuaires comme les obligations exonérées d'impôt d'autres modes de financement d'imposte aux APC de financez des travaux comme les obligations exonérées d'impôt d'infrastructures importantes. Celle-ci affirme pas aux APC de financer des travaux limitée par le niveau de liquidités ne permet L'APC soutient que la capacité d'emprunt maritimes pouvant couvrir des centaines de fois le financement de nouveaux terminaux des fonds dont elle aurait besoin pour assurer que la LMC empêche une APC d'emprunter d'infrastructures importantes. Celle-ci affirme pas aux APC de financer des travaux limitée par le niveau de liquidités ne permet L'APC soutient que la capacité d'emprunt et fastidieuse.</p> <p>mais cette procédure peut s'avérer longue au moment où les limites d'emprunt, certaines APC ont sollicité et obtenu une supplémentaires le permettant. À ce jour, approuver l'émission des lettres patentes limite et le gouverneur en conseil peut déclencher au ministre de hausser cette d'emprunt. Toutes les APC ont la possibilité de déclencher au ministre de hausser cette d'emprunt une limite de ses pouvoirs les lettres patentes d'une APC doivent composer une limite de ses pouvoirs les limites d'emprunt visant à hausser les d'approbation et rationnelles afin de projets dans un délai raisonnable.</p> <p>La même 8(2)(l) de la LMC prévoit que L'APC recommande de lever toutes les limites d'emprunt et rationnelles afin de projets dans un délai raisonnable.</p> <p>Les procédures de demande et les limites d'emprunt devraient être d'approbation visant à hausser les limites d'emprunt et rationnelles afin de projets dans un délai raisonnable.</p> <p>Les limites d'emprunt des APC</p>

Étant donné que l'article 25 de la LMC stipule que le gouvernement du Canada ne peut accorder aucun crédit à une APC, et stipule que le gouvernement du Canada ait la LMC pour faire en sorte que les APC soient autorisées à se prévaloir des programmes offerts par le gouvernement du Canada à d'autres entreprises canadiennes.

Recommandation 5.2

Accès aux programmes de financement de l'Etat

Il y a lieu de clarifier l'article 25 de la LMC pour faire en sorte que les APC pourront faire en sorte que les entreprises canadiennes ont la même aptitude à honorer sa dette à même ses liquidités. Le Comité craint que l'imcapacité des APC à financer les projets d'infrastructures requisis n'aillle en définitive à l'encontre des objectifs et des intentions du gouvernement du Canada tels qu'enchaînés dans la LMC.

Bien qu'une APC puisse emprunter pour dépasser sa capacité d'emprunt, laduelle est ses besoins en capitaux, ces dernières peuvent dépasser sa capacité d'emprunt, laquelle est par le ministre concerne.

Recommandation 5.1

Investissements du gouvernement du Canada dans les APC

Pour ce faire, il devrait être prêt à favoriser les investissements privés ou à investir directement dans les infrastructures de transport maritime pour les rendre dynamiques et compétitives, tel que décrit dans les objectifs de la LMC.

Le gouvernement du Canada devrait investir dans les infrastructures des APC lorsqu'il existe un plan d'affaires supportant comme c'est le cas actuellement, et nécessite de passer la capacité d'une APC à la financer à même ses liquidités, mais au-delà de la montant de capital nécessaire dans les infrastructures des APC à le financer à même ses liquidités, ces investissements a été approuvés après qu'un plan d'affaires supportant bien qu'une APC puisse emprunter pour dépasser sa capacité d'emprunt, laquelle est par le ministre concerne.

Le gouvernement du Canada devrait également jouer un rôle actif à éventuellement favoriser les investissements privés ou à investir directement dans les infrastructures de transport maritime pour diverses raisons, dont elles ont besoin, tandis que d'autres ne le peuvent pas pour diverses raisons, et attribuable aux volumes de trafic et à notamment du au manque de liquidités certaines obligations financières que la LMC leur impose.

Il est clair aux yeux du Comité que le gouvernement du Canada devrait égard de la viabilité financière des APC. Pour ce faire, il devrait être prêt à favoriser les investissements privés ou à investir directement dans les infrastructures de transport maritime pour les rendre dynamiques et compétitives, tel que décrit dans les objectifs de la LMC.

Le gouvernement du Canada devrait investir dans les infrastructures des APC lorsqu'il existe un plan d'affaires supportant comme c'est le cas actuellement, et nécessite de passer la capacité d'une APC à la financer à même ses liquidités, mais au-delà de la montant de capital nécessaire dans les infrastructures des APC à le financer à même ses liquidités, ces investissements a été approuvés après qu'un plan d'affaires supportant bien qu'une APC puisse emprunter pour dépasser sa capacité d'emprunt, laquelle est par le ministre concerne.

Chapitre 5

portuaires canadiennes

Aux Administrations

RECOMMENDATIONS RELATIVES

Справочник

<p>Les Administrations portuaires canadiennes (APC) se caractérisent par une grande diversité sur le plan de l'origine, des types et des volumes de marchandises de la diversité, par lesquelles desservent.</p>	<p>Le plan de l'origine, de la destination, des types et des volumes de marchandises manufacturières et, par conséquent, des marchés conséquent, des marchandises manutentionnées et, par elles desservent.</p>	<p>Chaque APC contribue à l'économie nationale et à la compétitivité du Canada. Le Comité est chargé d'apporter une grande diversité sur le plan de l'origine, des types et des volumes de marchandises de la diversité, par lesquelles desservent.</p>
<p>Pour assurer la santé d'une APC, il est nécessaire d'accès à des capitaux aux capitaux nécessaires pour renover et agrandir ses infrastructures.</p>	<p>Le plan de l'origine, de la destination, des types et des volumes de marchandises manufacturières et, par conséquent, des marchés conséquent, des marchandises manutentionnées et, par elles desservent.</p>	<p>Chaque APC contribue à l'économie nationale et à la compétitivité du Canada. Le Comité est chargé d'apporter une grande diversité sur le plan de l'origine, des types et des volumes de marchandises de la diversité, par lesquelles desservent.</p>
<p>Pour assurer la santé d'une APC, il est nécessaire d'accès à des capitaux aux capitaux nécessaires pour renover et agrandir ses infrastructures.</p>	<p>Le plan de l'origine, de la destination, des types et des volumes de marchandises manufacturières et, par conséquent, des marchés conséquent, des marchandises manutentionnées et, par elles desservent.</p>	<p>Chaque APC contribue à l'économie nationale et à la compétitivité du Canada. Le Comité est chargé d'apporter une grande diversité sur le plan de l'origine, des types et des volumes de marchandises de la diversité, par lesquelles desservent.</p>
<p>Tout prix améliorer les infrastructures et faciliter l'accès à des capitaux.</p>	<p>Le plan de l'origine, de la destination, des types et des volumes de marchandises manufacturières et, par conséquent, des marchés conséquent, des marchandises manutentionnées et, par elles desservent.</p>	<p>Chaque APC contribue à l'économie nationale et à la compétitivité du Canada. Le Comité est chargé d'apporter une grande diversité sur le plan de l'origine, des types et des volumes de marchandises de la diversité, par lesquelles desservent.</p>
<p>Américains, qu'il faut à midi récette avec des ports américains, qu'il faut à tout prix améliorer les infrastructures et faciliter l'accès à des capitaux.</p>	<p>Le plan de l'origine, de la destination, des types et des volumes de marchandises manufacturières et, par conséquent, des marchés conséquent, des marchandises manutentionnées et, par elles desservent.</p>	<p>Chaque APC contribue à l'économie nationale et à la compétitivité du Canada. Le Comité est chargé d'apporter une grande diversité sur le plan de l'origine, des types et des volumes de marchandises de la diversité, par lesquelles desservent.</p>

L'évolution rapide et constante de l'industrie du transport maritime reclame un examen régulier de la LMC. Il est dans l'intérêt des intervenants et de tous les Canadiens que la LMC soit examinée régulièrement et modifiée, au besoin, pour que la Politique maritime nationale continue d'être mise en œuvre avec succès.

Assurer la croissance soutenue et l'avenir du transport maritime. L'article 4 de la LMC énonce les objectifs de la Politique maritime nationale sans toutefois reconnaître explicitement l'importance intrinsèque du transport maritime pour l'économie canadienne. De récentes lois fédérales, comme la Loi sur les océans, font amplement usage de préambules pour exposer un énoncé de mission au nom du peuple canadien.

Chapitre 4

Recommandations générales

Recommandation 4.1

Il est clair aux yeux du Comité que les interventants sont généralement satisfait des initiatives prises par le gouvernement du Canada depuis le dévoilement de ce secteur à l'économie et du Canada est indisponible si l'on veut maintenir et de développer un réseau de transport maritime dynamique et loin d'être terminé.

La reconnaissance de la contribution des organismes soutenus à l'avant du transport maritime. Il existe pas moins qu'il y a encore de nombreux défis à relever et que le processus de ceder et à commercialisier une partie de l'industrie maritime pour notre économie. Etant donné l'évolution rapide des conditions affectant l'industrie maritime, l'article 144 de la LMC devrait être modifiée afin de prévoir un examen de la loi tous les cinq ans.

Recommandation 4.2

La reconnaissance de la contribution des organismes soutenus à l'avant du transport maritime dynamique et de la loi sur le commerce international, l'importance historique et actuelle du transport maritime pour notre économie, notre souveraineté et notre économie, et la nécessité d'un préambule à la recommande l'ajout d'intervenants, le Comité recommande que les recommandations générales soient généralement satisfaites de la contribution du secteur à l'économie et du Canada est indisponible si l'on veut maintenir et de développer un réseau de transport maritime dynamique et loin d'être terminé.

- La dévaluation du dollar canadien par rapport à la devise américaine depuis dix ans a incroyablement réhaussé la compétitivité internationale des produits canadiens et des infrastructures canadiennes de transport maritime.
 - La dévaluation du dollar canadien par rapport à l'euro et le franc continuera de marquer le secteur du transport maritime au Canada. Le transport des produits en vrac comme les produits pétroliers, les céréales, le minerai de fer, le soufre, la potasse, le charbon, le bois d'œuvre et les minéraux concentrés occupe une place importante dans l'économie nationale, et des ports publics et à grande part des activités des APC et des ports privés grâce à un recours facilement atteint grâce à un recours effectif de serre laduelle pourrait être plus basse importante des émissions de gaz à effet de serre Kyoto exige une ratification par le gouvernement du Canada du Protocole de Kyoto.
 - La ratification par le gouvernement du Canada du Protocole de Kyoto exige une en faveur des ports américains. Par exemple, l'Administration portuaire de Vancouver affirme qu'une hausse du dollar canadien qui aboutirait à une valeur équivalant à 0,70-0,72 \$ US renversera la situation concurrentielle entre les ports d'escalier en fonction des coûts et des services. Plus que Lyon des compagnies de navigation sélectionnent Chicago selon des économies hauitement dues jusqu'à la plaque tournante de trains-blocks spécialisés qui transportent des conteneurs directement depuis leurs terminaux toutefois de l'existence de trains-blocs spécialisés qui transportent des conteneurs depuis les grands ports avec ceux des ports concurrentiels avec ceux des ports américains. Les expéditeurs et les compagnies de navires de plus en plus grands, le secteur maritime a recours à des navires de plus en plus grands, le secteur maritime doit, conséquemment, adapter ses infrastructures dans les meilleurs délais.
 - En dépit de la croissance et de la notoriété du trafic conteneurisé, l'expédition et la maintenance des
- Le commerce mondial et le trafic maritime international connaît une croissance de plus en plus rapide en raison de la constitution de réseaux intermodaux hautement efficaces sur tout le continent nord-américain. C'est aussi que Halifax, Montréal et Vancouver bénéficient toutes de l'existence de trains-blocs spécialisés qui transportent des conteneurs directement depuis leurs terminaux toutefois de l'existence de trains-blocs spécialisés qui transportent des conteneurs depuis les grands ports avec ceux des ports concurrentiels avec ceux des ports américains. Les expéditeurs et les compagnies de navires de plus en plus grands, le secteur maritime doit, conséquemment, adapter ses infrastructures dans les meilleurs délais.
- La mondialisation touche tous les secteurs de ports et d'infrastructures internationales. La mondialisation touche tous les secteurs de l'économie canadienne, notamment de l'industrie manufacturière canadienne qui survient sur changements rapides qui surviennent sur les marchés mondiaux et dans l'industrie maritime internationale, cette tendance maritime internationale, cette tendance ne fera que s'accélérer.
- Le commerce mondial et le trafic maritime international connaît une croissance de plus en plus rapide en raison de la constitution de réseaux intermodaux hautement efficaces sur tout le continent nord-américain. C'est aussi que Halifax, Montréal et Vancouver bénéficient toutes de l'existence de trains-blocs spécialisés qui transportent des conteneurs directement depuis leurs terminaux toutefois de l'existence de trains-blocs spécialisés qui transportent des conteneurs depuis les grands ports avec ceux des ports concurrentiels avec ceux des ports américains. Les expéditeurs et les compagnies de navires de plus en plus grands, le secteur maritime doit, conséquemment, adapter ses infrastructures dans les meilleurs délais.

- Le marché maritime mondial continue d'être concentré entre les mains de quelques grandes multinationales qui dictent les règles en matière de services,

canadiens concurrents.

de plus en plus inégales pour les ports économiques aboutit à des règles du jeu portant en tant que facteurs de croissance traitement par les États-Unis de ses exportées en Amérique du Nord. Le marché des marchandises importées et américaines se disputent une part du soutien. Les ports canadiens et à l'échelle, et en adoptant des lois visant financièrement, de façon directe et à ce principe en le supportant

industriel. Ils ont prouvé leur adhésion maritime est indispensible au secteur États-Unis estiment que le transport tous les niveaux de gouvernement aux usages de revenu. Par exemple,

percevoir le transport maritime comme commerce tandis que le Canada semble intéresées et de facilitation du facteurs de croissance économique de transport maritime comme des pays considèrent les infrastructures économie canadienne. D'autres

que le transport maritime est un du Canada dans la LMC : bien répondre aux objectifs en matière de transport maritime fixés par le gouvernement

- La LMC ne reconnaît pas expressément

les faits et enjeux suivants ont été soullevés à maintes reprises par la grande majorité des intervenants. Le Comité juge qu'il est fondamental de les considérer dans ses recommandations et observations afin de

Source: Statistique Canada and Transport Canada



Figure 1
Marchandises maritimes du Canada
mantenues par secteur - 2001
(millions de tonnes)

transfrontalières et internationaux (figure 1). Les retombées économiques des activités maritimes sont attestées par les volumes de marchandises transportées dans le cadre des échanges commerciaux internationaux, des échanges commerciaux intrastatiques, et les échanges commerciaux internationaux, de l'ensemble du commerce maritime

du Canada (voir tableau 1). Les exportations et 40 % des importations en valeur. Les pourcentages sont encore plus élevés en terme de tonnage. Le transport maritime est donc une composante essentielle du commerce international

Année	Milliards de dollars	Part (%)				
		Routier	Ferroviaire	Maritime	Aérien	Autre
Exportations¹						
1997	54,2	9,1	1,7	72,8	16,4	0,0
1998	48,5	7,8	1,3	71,3	19,6	0,0
1999	46,8	6,6	1,7	70,9	20,8	0,0
2000	53,6	6,3	1,3	69,6	22,8	0,0
2001	51,0	6,1	1,7	67,9	24,4	0,0
Importations¹						
1997	88,5	31,3	4,5	40,1	22,0	2,1
1998	95,0	35,9	3,6	37,5	21,8	1,1
1999	104,7	34,7	3,3	38,2	23,3	0,5
2000	127,2	30,9	3,5	41,3	23,8	0,6
2001	124,6	32,2	3,9	40,3	22,0	1,6
Exportations						
1997	189,9	1,0	0,2	98,4	0,4	0,0
1998	183,6	0,9	0,2	98,6	0,3	0,0
1999	182,3	1,7	0,3	97,7	0,3	0,0
2000	168,3	2,6	0,7	96,3	0,4	0,0
2001	184,4	2,4	0,3	96,2	1,2	0,0
Importations						
1997	83,4	7,4	1,0	79,7	1,4	10,4
1998	81,2	12,1	1,4	76,5	2,1	8,0
1999	78,0	11,6	1,5	80,7	1,9	4,3
2000	85,3	9,3	1,2	84,8	2,2	2,4
2001	85,2	10,3	1,3	78,8	2,0	7,5

Commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, par mode et par secteur, 1997-2001

Tableau 1

Source : Statistique Canada, cat. n°s 65-202 et 65-203 : Tableaux spéciaux : Transports Canada, adapté de Statistique Canada.
 2 Tonnage estimé selon les facteurs de conversion du port des établissements par Statistique Canada.
 3 Total des exportations, y compris les exportations et les réexportations nationales. Données préliminaires pour 2001.

La viabilité économique régionale et nationaux. Le transport maritime fait partie intégrante des échanges commerciaux et enjeux et examine le contexte de l'examen du Loi maritime du Canada. La plus en plus du commerce international pour favoriser le développement de la bière comme la Banque de développement du Canada, Exportation et développement de la Société commerciale du Canada, les Programmes d'aide aux innovations, Équipe Canada et la Stratégie internationale du Canada, les Programmes d'aide aux innovations. En 2001, le commerce international est de 51 autres que les États-Unis s'est chiffré à 51 milliards de dollars pour les exportations et à 125 milliards de dollars pour les importations. Même si le transport maritime est relativement méconnu en dehors des cercles maritimes, c'est incontestablement est à 125 milliards de dollars pour les importations. Même si le transport maritime régional et national.

Le réseau de transport des marchandises est un élément névralgique de la compétitivité du pays.
Les ports et les activités maritimes ont de profondes répercussions sur les objets socio-économiques locaux,
qui permet au Canada d'être concurrentiel sur les marchés mondiaux. Le réseau de transport maritimes internationaux est le lien vital qui permet au Canada d'être concurrentiel sur les marchés mondiaux.

Le transport maritime régional est une lutte farouche à leurs APC, menant une bataille pour la voie maritime du Saint-Laurent et les canadiennes de transport maritime, notamment la marine, les infrastructures de routes et de transport canadien. De plus, les routes et avec d'autres moyens domestique rivalise avec les objets socio-économiques locaux, qui permet au Canada d'être concurrentiel sur les marchandises est un élément névralgique de la compétitivité du pays.

Contexte de l'examen et enjeux

Chapitre 3

financière entièrement le respect des principes et des objectifs énoncés à l'article 5 de la LTC et à l'alinéa 4a) de ces préoccupations que le Comité, après délibérations, a formulé des rapports à la LTC et à la LMC seront incomplètes si l'on ne prend pas en compte les avantages et les retombées du transport maritime et sa contribution à l'économie du Canada.

Par ailleurs, l'article 5 de la LTC et l'article 4 de la LMC établissent des objectifs dont le but est de veiller à ce que le transport maritime du Canada appuie les objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux tout en contribuant à la compétitivité et aux échanges commerciaux du Canada.

Les interventions et le Comité sont d'avis que les exigences des programmes de recouvrement des coûts et d'autonomie

Canada n° H 013/03, 25 février 2003).

(communiqué de presse du Transports qualité de vie des Canadiens».

decentrie et au-delà, et améliorer la environnementaux de la prochaine aux besoins sociaux, économiques et permettrait de « répondre pleinement la Politique maritime nationale. Ceci visant à clarifier la LMC et à la rendre plus cohérente avec les objectifs de recommandations et des observations

que le transport maritime du Canada appuie les objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux tout en contribuant à la compétitivité et aux échanges commerciaux du Canada.

Les interventions et le Comité sont d'avis que les exigences des programmes de recouvrement des coûts et d'autonomie

du transport maritime et sa contribution à l'économie du Canada.

Le cadre et les amendements qui servent apportern à la LTC et à la LMC seront incomplètes si l'on ne prend pas en compte les avantages et les retombées du transport maritime et sa contribution à l'économie du Canada.

Les interventions et le Comité sont d'avis que les exigences des programmes de recouvrement des coûts et d'autonomie

introduire la notion du recouvrement des coûts pour tous les moyens de transport en adoptant la Loi sur les transports au Canada (LTC), alors que la Loi sur les océans enchasserait le principe d'un recouvrement des coûts au titre des droits de services maritimes. La LTC a été adoptée en mai 1996, la Loi sur les océans en décembre 1996 et la LMC en juin 1998.

Au printemps 2000, un examen de la LTC fut entrepris. Cet examen a conduit, en juin 2001, à la publication d'un rapport intitulé *Vision fondée sur l'équilibre*. Ce rapport traite des grandes questions qui intéressent tous les moyens de transport et de certains aspects liés au transport maritime. Il s'agit d'un document important dont les recommandations ont entraîné des propositions de modifications à la LTC. D'autre part - *L'vision pour les transports* - le ministre des transports en février 2003, fournit un cadre au gouvernement du Canada pour faire face aux principaux défis auxquels est confronté le réseau de transport du Canada à moyen et à long terme. Le Comité suggeré respectueusement que

municipales, aux organismes communautaires, à des interêts privés et à d'autres groupes. Les ports éloignés demeurent sous le contrôle de Transports Canada, à moins que des groupes locaux ne manifestent le désir de s'en porter acquéreurs. Le gouvernement du Canada poursuivra la commercialisation de l'exploitation la Voie maritime du Saint-Laurent et modernisera les services de pilotage. Les services de traversier serviront aussi comme relais, mais les services garantis par la Constitution continueront de bénéficier de l'aide fédérale.

Pour atteindre ces objectifs, une nouvelle loi d'ensemble régissant le secteur maritime s'imposait. En outre, on allait

examen de la LOI MARITIME DU CANADA

- interventions de tout le pays et ont organisé de nombreuses consultations sur les questions se rattachant à la politique maritime nationale et a déclaré son intention d'adopter une loi prévoyant des changements en profondeur dans le secteur portuaire, pour la Voie maritime du Saint-Laurent, les services de traversier et de pilotage. Ses objectifs étaient et de pilotage, les services de traversier du Saint-Laurent, les services de transport maritime abordables, efficaces et sécuritaires;
- assurer des services de transport maritime parfaits qui sont clairs et transparents pour les utilisateurs et facturation plus efficientes. Elle signifie aussi de laisser ces derniers décider des services qu'ils recevront et paient. Elle peut également vouloir laisser au secteur privé le soin de fournir certains services. La commercialisation, dans tous les cas, signifie l'élimination de la réglementation inutile et de la réglementation inutile et de la législation dès-uite. (extrait de la page 3)
 - La Politique maritime nationale constitue un ambitieux programme, qui va même jusqu'à intégrer le concept de recouvrement des coûts par l'Etat dans le respect des besoins de l'industrie. La politique prévoit la création d'un reseau portuaire national qui comprendra les ports alors jugés financièrement autonomes et nevralligues pour les gouvernement maintiendra aussi son environnement propre et les services aux collectivités isolées désignées. Le la sécurité des transports, un gouvernement du Canada enverra pour suivre l'engagement du
 - réduire les infrastructures et les niveaux de service les échelons, selon les besoins des utilisateurs;
 - développer le secteur maritime du contribuable transport maritime pour le canadien à l'utilisator;
 - favoriser une concurrence équitable basée sur des règles de transport maritime;
 - reduire les infrastructures et les niveaux de service les échelons, selon les besoins des utilisateurs;

Chapter 2

La Loi maritime du

Canada - Historique et

Point de Vue du Comité

En 1994, conscient due d'importants

En 1994, consciemt que d'importants segments du réseau de transport du Canada ne fonctionnaient pas en toute efficacité et désireux de réduire la participation de l'Etat à la gestion et au soutien financier du réseau, le ministre des Transports dé

et d'autres interventions du secteur maritime. La présentation du rapport du CPT, intitulé *Une stratégie maritime nationale*, comportait la déclaration liminaire citée en introduction au présent rapport et ajoutait :

Cet examen a pour objectif la mise au point d'un réseau de transport maritime efficace, favorable et compétitif, à un coût qui nous permettra de maintenir notre compétitivité sur les marchés mondiaux sans compromettre la sécurité et la protection de l'environnement, qui sont d'une importance capitale. (substitution ajoutée) Le rapport du CPT contenait 33 recommandations dont plusieurs ont été mises en oeuvre par le gouvernement. Après avoir reçu le rapport du CPT en mai 1995, les représentants de Transports Canada ont tenu des réunions avec les

Plusieurs études sur l'ensemble des modes de transport. A la demande du ministre des Transports, le Comité permanent des transports (CPT) de la Chambre des communes a entrepris une étude approfondie de l'industrie maritime canadienne au début de 1995. Le Comité a voyagé dans tout le pays et a entendu les exposés des parties intéressées, notamment des gouvernements provinciaux, des municipalités, des syndicats, des expéditeurs et des portes intérieures, notalement des grosses compagnies maritimes internationales.

chapitre 1 | EXAMEN DE LA LOI ET MANDAT DU COMITÉ

- (i) des recommandations relatives
aux modifications de la Loi maritime
du Canada qui sont conformes aux
principes fondamentaux de la Loi
et qui représentent essentiellement
une mise au point de la loi destinée
à régler les questions liées à la mise
en œuvre;
- (ii) une liste d'autres questions définies
dans des présentations de parties
intervenantes, qui exigent des
modifications qui débordent de la
principes généraux énoncés dans la Politique
maritime nationale de décembre 1995 et
l'article 4 de la LMC. Le texte intégral
de cette dernière disposition est reproduit
ci-après :
- Politique maritime nationale*
4. Il est déclaré que l'objectif de la présente
loi est de :
- (a) mettre en œuvre une politique
maritime nationale qui vise à assurer
la mise en place de l'infrastructure
maritime nécessaire au
commerce et qui constitue un outil
maritime qui est nécessaire au
- (f) gérer l'infrastructure maritime et les
besoins locaux;
- (e) offrir un niveau élevé d'autonomie
aux administrations locales ou
régionales des composantes du réseau
des services et installations portuaires
et prévoir en compte les priorités et les
besoins locaux;
- (d) fournir un niveau élevé de sécurité et
de protection de l'environnement;
- (c) veiller à ce que les services de
transport maritime soient organisés
utilisateurs et leur secteur offre à
un coût raisonnable;
- (b) favoriser l'infrastructure maritime
des souliers efficace pour la réalisation
des objectifs socio-économiques locaux,
regionaux et nationaux, et qui
permettra de promouvoir et préserver
la compétitivité du Canada et ses
interactions avec celles des approches
compartiles avec celles de ses
principaux partenaires
- (a) offrir un niveau élevé d'autonomie
aux administrations locales ou
régionales des composantes du réseau
des services et installations portuaires
et prévoir en compte les priorités et les
besoins locaux;

chapitre 1 | EXAMEN DE LA LOI ET MANDAT DU COMITÉ

L'examen a été entrepris en vertu de l'article 144 de la LMC :

Mandat du Comité

celle-ci pourront être posées aux participants et aux personnes auxquelles il sera demandé de répondre.

Le Comité a reçu plus de 140 mémoires et entendi plus de 75 exposés de citoyens, de groupes industriels, de syndicats, de entreprises de transport, de gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, ainsi

- Le mandat du Comité est énoncé dans le document d'orientation :
 - L'examen n'a pas pour but de modifier les principes ou les objectifs généraux du gouvernement du Canada énoncés dans la Politique maritime nationale et dans la LMC.
- Le document d'orientation demande au Comité de considérer les problèmes de mise en œuvre qui se sont manifestés au cours des quatre années écoulées depuis l'adoption de la LMC et de formuler :

Au cours de la conférence
année suivant la date de
sanction de la présente loi, le ministre effectue
un examen de ses dispositions
et de son application et
fait déposer devant
chacune des chambres
du Parlement un
rapport d'examen dans
lesquels yours de sécurité
de celle-ci suivant
l'établissement du rapport.
(subtilité ajustée)

Le Comité a reçu plus de 140 mémoires et entendu plus de 75 exposés de citoyens, de groupes industriels, de syndicats, d'entreprises et de transport, de gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, ainsi que de ministres et organisateurs fédéraux.

Le site Web de l'examen de la LMC, lancé à l'occasion de la nomination du Comité, s'est révélé un instrument de communication précieux. Ce site a été maintenu et actualisé par le Secrétaire. Il faisait état des dates et endroits des consultations publiques et comportrait le nom des interlocuteurs à chaque endroit, ainsi que la liste des mémoires régus. Ce site a facilité l'acheminement des mémoires par voie

Une liste des intervenants a été publiée sur le site Web de l'examen de la LMC, et des exemples ont été fournis sur demande (sauf si leur auteur avait demandé l'anonymat). Une liste complète des organismes et des citoyens qui ont présenté des mémoires ou participé aux consultations du Comité est fournie à l'annexe A.

Halifax, Saint John, Québec, Montréal, consultations pancanadiennes : St. John's, excepte provinciales à l'occasion de ces pays. Le Comité a visité onze villes dans Web ainsi que dans des journaux de tout le examen de la LMC a été publié sur le site prévue pour l'automne 2002, et un préavis de Une série de consultations publiques a été leur demander de participer à cet examen. gouvernements provinciaux et aux ministres et organismes du gouvernement fédéral pour aux intervenants du secteur maritime, aux Au cours de l'été 2002, le Comité a écrit ses membres à remplir leur mandat. Comité tout au long de l'examen et d'aider de Transports Canada afin d'appuyer le Direction générale de la politique maritime de la LMC et soulèves à ce moment. Un Secrétaire a été créé au sein de la élaborée en plus de proposer un aperçu à la LMC et résume des principales questions relatives de l'industrie du transport maritime et un mandat du Comité

généraux sur la façon dont la LMC a été intervenants. Il contient des renseignements pour les membres du Comité que pour les définit les objectifs de l'examen aussi bien toutes les parties intéressées. Ce document document d'orientation a été distribué à En même temps que cette annonce, un Frank Metcalf, C.R. (Nouvelle-Écosse). Gardiner (Colombie-Britannique) et de M. Allan Donaldson (Ontario), de M. David Richard Gaudreau (Québec) (président), de représentees. Le Comité se compose de M. sorte que les différentes régions du pays sont adoptée. La composition du Comité fait en de la LMC qui doit se faire dans les années son mandat s'inscrit dans le cadre de l'examen secteur et de formuler des recommandations. mandat de consulter les intervenants du quatre experts de l'industrie maritime avec a annoncé la nomination d'un comité de Le 26 mai 2002, le ministre des Transports

Examen de la Loi

Examen de la Loi et mandat du Comité

Chapitre 1

Collectivités et les régions fortifiées
tributaires du transport maritime. Alors
que de nombreux mémoires traitent
d'une collectivité, d'un secteur d'activités
ou d'une région en particulier, il est
indéniable que le transport maritime est
l'ensemble de l'économie canadienne et
qu'il a une profonde incidence sur le
niveau de vie de tous les Canadiens.
La LMC concrétise le leadership que doit
assumer le gouvernement du Canada dans
la mise en œuvre de la Politique maritime
assumée par le Comité, presque sans exception,
tradicament l'espoir que le gouvernement
assumerait un rôle de leader, en
recognissant et en réglant les problèmes
tous les secteurs du transport maritime. Le
urgence et sérieux auxquels sont confrontés
les objectifs énoncés dans la LMC.

Comité souscrit aux espoirs des intervenants
en statuant à la tâche difficile de
formuler ses recommandations.

La mondialisation et d'autres changements
radicaux dans l'économie du transport
maritime se manifestent particulièrement
en Amérique du Nord. Le Comité est
d'avis que plusieurs paramètres importants
réexamen et une révision. Le Comité
LMC, nécessitant de toute urgence un
nationale et, par conséquent de la
des objectifs de la Politique maritime
d'avis que plusieurs paramètres importants
réexamen et une révision. Le Comité
LMC, nécessitant de toute urgence un
à améliorer de façon significative la
situation du transport maritime en lui
donnant un nouvel élan pour atteindre
les objectifs énoncés dans la LMC.

La LMC concrétise le leadership que doit
assumer le gouvernement du Canada dans
la mise en œuvre de la Politique maritime
assumée par le Comité, presque sans exception,
tradicament l'espoir que le gouvernement
assumerait un rôle de leader, en
recognissant et en réglant les problèmes
tous les secteurs du transport maritime. Le
urgence et sérieux auxquels sont confrontés
les objectifs énoncés dans la LMC.

Le Comité, presque sans exception,
tradicament l'espoir que le gouvernement
assumerait un rôle de leader, en
recognissant et en réglant les problèmes
tous les secteurs du transport maritime. Le
urgence et sérieux auxquels sont confrontés
les objectifs énoncés dans la LMC.

menace réelle et imminente pour les D'autres encore sont d'avis que la penurie commence à affecter notre compétitivité. La hausse des coûts de transport au Canada profit de ports américains concurrents et la situation risque de persister. Selon d'autres, en tout cas, le Canada perd une partie de son trafic international du moment gagné au en convenient, le Canada perd une partie de observations, et le Comité

Selon certaines

(article 4a)

ses objectifs commerciaux. La compétitivité du Canada et promouvoir et préserver la et qui permettra de régional aux et nationaux, socio-économiques locaux, réalisation des objectifs soutien efficace pour la qui constitue un outil de nécessiter au Canada et

l'infrastructure maritime qui est

qui vise à assurer la mise en place de [...] une politique maritime nationale

notamment à adopter

atteindre ses objectifs, lesquels consistent à améliorer la LMC doit être améliorée pour obseravations expriment un consensus selon la Politique maritime nationale. Ces détails et substantielle en vue d'améliorer la LMC et de mettre en œuvre la LMC à contribuer à améliorer le

d'observations et de recommandations présentées au Comité des milieux de pages intervenants du secteur maritime ont un comité d'examen en mai 2002. Les entreprises un examen des dispositions et de Transport, M. David M. Collenette, a Tel que prévu par la LMC, le ministre des

pour tout le pays.

du système de transport maximiser les retombées optimale permettant d'accroître et de nécessaires à la création interventions seraient de l'Etat. De telles dispositions législatives maritimes ne bénéfice pas par le fait que le transport néanmoins préoccupes succès analogues. Les intervenants sont des services de traversiers constituent des voies maritimes du Saint-Laurent et la cession d'une autonomie et d'une efficacité accrues dans bien des secteurs de la gestion et de l'exploitation. La commercialisation de la

croissance en vertu de la LMC bénéficient Administrations portuaires canadiennes transport maritime. Les dix-neuf nouvelles La majorité des intervenants reconnaissent que la LMC a contribué à améliorer le transport maritime. Les dix-neuf nouvelles Administrations portuaires canadiennes bénéficient en vertu de la LMC bénéficient des services de traversiers constituent des voies maritimes du Saint-Laurent et la cession d'une autonomie et d'une efficacité accrues dans bien des secteurs de la gestion et de l'exploitation. La commercialisation de la

Le Comité tient à remercier tous ceux et celles qui ont mené ni leur temps ni leurs efforts pour produire des présentations et des exposés aussi complets et détaillés.

L'examen de la LMC et celles qui ont pris part à

qui n'ont mené ni leur

et qui permettra de régional aux et nationaux,

socio-économiques locaux,

réalisation des objectifs

soutien efficace pour la

qui constitue un outil de

nécessiter au Canada et

l'infrastructure maritime qui est

qui vise à assurer la mise en place de

[...] une politique maritime nationale

notamment à adopter

atteindre ses objectifs, lesquels consistent

à améliorer la LMC doit être améliorée pour

obseravations expriment un consensus selon

la Politique maritime nationale. Ces

détails et substantielle en vue

d'améliorer la LMC et de mettre en œuvre

la LMC à contribuer à améliorer le

transport maritime. Les dix-neuf nouvelles

Administrations portuaires canadiennes

bénéficient en vertu de la LMC bénéficient

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

dans bien des secteurs de la gestion et de

l'exploitation. La commercialisation de la

croissance en vertu de la LMC bénéficient

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

voies maritimes du Saint-Laurent et la cession

d'une autonomie et d'une efficacité accrues

des services de traversiers constituent des

à la Politique maritime nationale.
adoptée pour insuffler une nouvelle vie
la Loi maritime du Canada (LMC) a été
décembre 1995. Quelques années plus tard,
à la Politique maritime nationale en
des communnes, lequel a donné naissance
permament des transports de la Chambre

1995 au Parlement par le Comité
de l'Introduction d'un rapport présenté en
urgence (de jamais) constitue le fondement
aussi valable aujourd'hui et sans doute plus
même si, en fait, ce message (qui est tout
guise d'introduction au présent rapport,
ces réflexions auraient pu être écrits en
commerce international. (subtilité ajoutée)

éléments clés de l'économie, tout en appuyant la croissance et le développement de notre

Le Canada a besoin d'une stratégie maritime clairement définie qui constitue un des

tonnes de marchandises à transporter partout dans le monde lui sont confiées.

produit intérieur brut est de 2 milliards de dollars par année, et 224 millions de

une composante vitale de ce réseau. La contribution du secteur maritime au

de transport national sur, abordable et intégré. Le transport maritime est

la compétitivité du Canada au pays et à l'étranger est tributaire d'un réseau

que nous connaissons actuellement est largement par les exportations : ainsi,

Canada dépend de notre rendement à l'exportation. La reprise économique

Nous sommes une nation commercante. En effet, un emploi sur trois au

Introduction

table des matières	
chapitre 7 RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PORTS PUBLICS	41
chapitre 8 RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PILOTAGE	45
chapitre 9 RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX TRAVERSÉES	47
chapitre 10 OBSERVATIONS	49
annexe A CONSULTATION DES INTERVENANTS	57
annexe B LISTE DES RECOMMANDATIONS	59
annexe C LISTE DES OBSERVATIONS	69

Introduction	
Table des matières	
examen de la LOI MARITIME DU CANADA	
chapitre 1 EXAMEN DE LA LOI ET MANDAT DU COMITÉ	11
chapitre 2 LA LOI MARITIME DU CANADA - HISTORIQUE ET POINT DE VUE DU COMITÉ	15
chapitre 3 CONTEXTE DE L'EXAMEN ET ENJEUX	19
chapitre 4 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES	23
chapitre 5 RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES	25
chapitre 6 RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	37
Emploiement du siège social	38
Contrôle d'application	38
Publication des avis	39

L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS

Monsieur le ministre,

Le 26 mai 2002, vous demandiez au Comité d'examen de la Loi maritime du Canada (LMC) de consulter les intervenants du milieu maritime, tel que prévu à l'article 144 de la Loi et, selon le mandat du Comité, que vous aviez confié au Comité, le Comité à l'honneur de vous présenter soon rapport final — La Loi maritime du Canada : vers l'avvenir.

Respectueusement soumis,

Richard Gaudreau
Richard Gaudreau
Président

David Gardiner
David Gardiner

Frank Metcalf, C.R.
Frank Metcalf, C.R.
Chairwoman

Allan Donaldson
Allan Donaldson

**Rapport du Comité d'examen
présenté au ministre des Transports**

**VERS L'AVENIR
LA LOI MARITIME DU CANADA :**



(06/2003)

TP14107B

Catalogue No. T22-120/2003

ISBN 0-662-67359-X

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, (Transports Canada) 2003

Ce document est accessible en ligne au www.tc.gc.ca

Courriel: examenlm@tc.gc.ca

Fax: (613) 998-1845

Téléphone: (613) 991-3536

Ottawa (Ontario) K1A 0N5

330 rue Sparks

Tour C, 25^e étage, section B

Place de Ville

Poli^{thique maritime (ACF)}

Transports Canada

Veuillez accompagner vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

TP13937 - Examen de la Loi maritime du Canada - Document d'orientation (Mai 2002)

Autres publications liées à la Loi maritime du Canada :

Canada



examen de la | LOI MARITIME DU CANADA

